

DZIENNIK URZĘDOWY
WOJEWÓDZKIEJ RADY NARODOWEJ W OLSZTYNIE

Olsztyn, dnia 30 marca 1973 r. Nr 3 Poz. 29—32

TREŚĆ:

AKTY PRAWNE INNYCH ORGANÓW

29.

ZARZĄDZENIE PORZĄDKOWE Nr 5 DYREKTORA GDAŃSKIEGO URZĘDU MORSKIEGO

z dnia 30 grudnia 1972 r.

PRZEPISY PORTOWE

Na podstawie art. 7 dekretu z dnia 2 lutego 1955 r. o terenowych organach administracji morskiej (Dz.U. Nr 6, poz. 35 i z 1971 r. Nr 12, poz. 117) zarządza się, co następuje:

Część I

PRZEPISY OGÓLNE

Rozdział I

Przepisy wstępne

§ 1. 1. W rozumieniu zarządzenia oznaczają:
— określenie „obszar morskiego portu" — obszar lądowy wraz z wewnętrznym obszarem wodnym — zwany dalej „portem" oraz zewnętrzny obszar wodny — zwany dalej „redą",
— określenie „kotwicowisko" — miejsce oczekiwania statków na wejście do portu,
— określenie „ międzynarodowe przepisy o zapobieganiu zderzeniom na morzu" — w skrócie m.p.z.z.m. — przepisy stanowiące załącznik do rozporządzenia Ministra Żeglugi z dnia 5 sierpnia 1965 r. w sprawie przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu (Dz.U. Nr 36, poz. 229),
— „urządzenia portowe" — wszelkie lądowe i wodne urządzenia służące do cumowania i postoju statków, przeładunku, przemieszczania i składowania oraz inne obiekty i urządzenia niezbędne w eksploatacji portu lub dla użytku ogólnego,
— określenie „użytkownik" — jednostkę gospodarki uspołecznionej lub inną osobę prawną zarządzającą w zakresie eksploatacji akwenami, nabrzeżami, bądź urządzeniami portowymi.

2. Za „tor wodny" w rozumieniu zarządzenia uważa się:
1) część drogi wodnej, wyznaczoną przez:
   — stałe znaki nawigacyjne, oznaczone na mapach morskich oraz pławy nawigacyjne,
   — główki falochronów i wejść do basenów portowych oraz główki urządzeń służących dla ochrony brzegów,
2) akwen między wysuniętymi falochronami,
3) akwen między brzegami rzek, tam gdzie brak oznakowania nawigacyjnego i urządzeń ochrony brzegów.

3. Szerokość żeglowną torów wodnych wyznaczają aktualne sondaże. Pławy nawigacyjne na torach wodnych mają charakter znaków niestałych i służą jedynie jako znaki pomocnicze.

§ 2. 1. Przepisy zarządzenia zwane dalej przepisami portowymi regulują sprawy w zakresie bezpieczeństwa żeglugi i porządku na obszarze morskich portów, leżących w zakresie właściwości terytorialnej Gdańskiego Urzędu Morskiego.

2. Przepisy portowe stosuje się odpowiednio również do morskich przystani, kotwicowisk położonych poza obszarem portów oraz torów wodnych łączących te kotwicowiska z wodami portowymi.

3. Granice morskich portów, przystani i ich red określają odrębne przepisy.

§ 3. Sprawy sanitarne, celne, ochrony p.poż. oraz bezpieczeństwa i higieny pracy w portach morskich regulują odrębne przepisy.

§ 4. Przepisy portowe stosuje się do statków, wodnosamolotów oraz użytkowników i osób fizycznych znajdujących się na obszarze morskich portów.

§ 5. 1. Korzystanie z morskich portów oraz ich urządzeń przeznaczonych do użytku ogólnego dozwolone jest w granicach i na zasadach ustalonych w przepisach portowych i w przepisach odrębnych.

2. Korzystanie z urządzeń portowych dozwolone jest po uzyskaniu zezwolenia użytkownika tych urządzeń, o ile przepisy portowe nie stanowią inaczej.

§ 6. 1. Nadzór i kontrolę nad przestrzeganiem przepisów portowych sprawują kapitanaty portów.

2. Ilekroć w przepisach portowych jest mowa o kapitanacie portu należy przez to rozumieć również bosmanat portu.

§ 7. 1. Kapitan portu może chwilowo ograniczyć albo zamknąć ruch na obszarze portu lub jego części, jeżeli wymagają tego warunki bezpieczeństwa.

2. Zarządzone ograniczenie albo zamknięcie ruchu kapitanat portu podaje do wiadomości:
1) jeżeli dotyczy ruchu statków — przez wywieszenie sygnałów przewidzianych w § 51,
2) jeżeli dotyczy ruchu na nabrzeżach, pomostach i w przystaniach — przez zawiadomienie użytkownika urządzenia i ogłoszenie na tablicy kapitanatu portu.

3. W przypadkach, o których mowa w ust. 2 pkt. 2, obowiązek rozmieszczenia tablic i znaków ostrzegawczych ciąży na użytkowniku urządzenia.

§ 8. 1. Kierownicy statków oraz inne osoby, korzystające z portów i ich urządzeń albo przebywające z innych powodów na obszarze portu, obowiązane są do zachowania porządku i środków ostrożności, mających na celu zachowanie bezpieczeństwa w porcie i uniknięcie szkód w urządzeniach portowych, przerw w pracy portu i szkód wzajemnych.

2. Kierownik statku oraz inne osoby kierujące pracą w porcie obowiązane są zawiadomić kapitanat portu o spostrzeżonych awariach statków i urządzeń portowych.

§ 9. 1. Osoby korzystające z portu i jego urządzeń obowiązane są udzielać informacji i pomocy funkcjonariuszom kapitanatu portu przy wykonywaniu ich zadań służbowych.

2. Na wezwanie funkcjonariusza kapitanatu portu kierow-

nik statku względnie jego zastępca obowiązany jest przedstawić do wglądu dokumenty okrętowe i żeglarskie.

§ 10. 1. Funkcjonariusze kapitanatu portu mają w czasie pełnienia służby prawo wstępu na statki i do ładowni statków oraz na place, do magazynów i innych urządzeń portowych celem przeprowadzenia kontroli przestrzegania przepisów portowych.

2. Na wezwanie funkcjonariusza kapitanatu portu każdy statek obowiązany jest zatrzymać się, dobić do wskazanego miejsca i przerwać podróż.

§ 11. 1. Funkcjonariusze kapitanatu portu mają prawo wydawania poleceń mających na celu zapobieganie niebezpieczeństwom zagrażającym życiu i zdrowiu ludzkiemu na statku i na lądzie, statkom, urządzeniom portowym i ładunkom i zwracania się w razie potrzeby do właściwych organów o pomoc.

2. Osoby przebywające na terenie portu obowiązane są stosować się do poleceń wydanych przez funkcjonariuszy kapitanatu portu, o którym mowa w ust. 1.

3. Polecenia funkcjonariuszy kapitanatu portu wydane w zakresie bezpieczeństwa i porządku portowego są natychmiast wykonalne, chyba, że określono inny termin wykonania.

§ 12. 1. Odpowiedzialnym za przestrzeganie przepisów portowych przez załogę statku jest kierownik statku, a przez użytkownika — dyrektor albo kierownik właściwego działu służby.

2. Kierownik statku, jak też użytkownik — dyrektor lub kierownik właściwego działu służby — każdy w zakresie swoich obowiązków służbowych obowiązani są dopilnować, aby członkowie załogi statku bądź podlegli pracownicy przestrzegali ściśle przepisów portowych.

§ 13. 1. Tekst przepisów portowych powinien stale znajdować się na statkach polskich przebywających w portach objętych terytorialnym zakresem działania GUM, z wyjątkiem łodzi bezpokładowych oraz w biurach portowych przedsiębiorstw maklerskich.

2. Przedsiębiorstwa maklerskie powinny na żądanie kapitanów statków obcych bander udostępnić im odpowiednio przygotowane teksty (wyciągi) przepisów portowych.

Rozdział II

Ruch statków i zapobieganie zderzeniom

Przepisy ogólne

§ 14. W zakresie zapobiegania zderzeniom mają zastosowanie prawidła m.p.z.z.m. chyba, że z przepisów szczególnych niniejszego rozdziału wynika co innego.

§ 15. Światła określone w przepisach szczególnych niniejszego rozdziału powinny być widzialne z odległości co najmniej 2 mil morskich.

§ 16. 1. Średnica kuli lub walca oraz średnica podstawy i wysokość stożka powinna wynosić co najmniej 0,61 m. (2 stopy), a wysokość walca — co najmniej 0,91 m (3 stopy). Na statkach o długości poniżej 19,80 m (65 stóp) wymiary te mogą być o połowę mniejsze.

2. Światła i znaki powinny być widoczne dookoła całego widnokręgu.

3. Jeżeli światła i znaki nie mogą być noszone na przepisanej wysokości, to powinny noszone być możliwie najwyżej, jednak nie niżej niż światła burtowe statku.

4. Światła i znaki, które mają być umieszczone jedno nad drugimi powinny znajdować się w linii pionowej. Odstęp między poszczególnymi światłami lub znakami powinien wynosić 1,83 m (6 stóp), o ile przepis szczególny niniejszego rozdziału nie stanowi inaczej.

§ 17. 1. Statek pokazuje światła od zachodu do wschodu słońca (nocą) zaś znaki — od wschodu do zachodu słońca (dniem), przy każdej pogodzie.

2. Światła powinny być również pokazywane w dzień podczas ograniczonej widzialności i we wszystkich innych okolicznościach w których uważa się to za potrzebne.

§ 18. 1. Światła statku, których noszenie nie jest nakazane, powinny być przysłonięte w taki sposób, aby wykluczały powstanie pomyłek ze światłami przepisanymi.

2. Oświetlenie statków reflektorami przez inne statki jest zabronione. Zakaz nie dotyczy statków specjalnej służby państwowej i statków będących w akcji ratowniczej; jednakże nie wolno oświetlać mostku statku będącego w drodze.

Światła i znaki dzienne statków

§ 19. Statki specjalnej służby państwowej inne niż pilotowe, lodołamacze i szkolne, gdy pełnią służbę i są w drodze powinny nosić:

w nocy: na szczycie przedniego masztu, bądź na dachu nadbudówki widoczne dookoła widnokręgu światło zielone.

w dzień: swoją flagę służbową wg ustalonego wzoru, w miejscu skąd będzie najlepiej widoczna.

§ 20. 1. Statek z ładunkiem materiałów wybuchowych lub przewożący ciecze palne, bądź nie odgazowany po przewozie takich cieczy powinien nosić w miejscu, skąd będą najlepiej widoczne, następujące sygnały:

1) statek z ładunkiem materiałów wybuchowych lub przewożący ciecze palne klasy III, bądź nie odgazowany po przewozie takich cieczy:
w nocy: światło czerwone widoczne dookoła widnokręgu.
w dzień: flagę „B" według księgi międzynarodowych sygnałów morskich,

2) statek przewożący ciecze palne I lub II klasy, bądź nie odgazowany po przewozie takich cieczy:
w nocy: trzy światła czerwone umieszczone pionowo jedno nad drugim widoczne dookoła widnokręgu.
w dzień: flagę „B" a pod nią flagę „I" według księgi międzynarodowych sygnałów morskich.

2. Postanowienia ust. 1 nie mają zastosowania do statku przewożącego:

1) materiały wybuchowe o łącznej wadze do 450 kg w zatwierdzonym opakowaniu,

2) środki sygnalizacyjne dla potrzeb własnych lub celów ratowniczych,

3) paliwo płynne dla potrzeb własnych.

§ 21. 1. Statek w drodze z maszyną gotową do użycia, który korzysta z pomocy holowniczej, w porze nocnej powinien nosić światła jak statek o napędzie mechanicznym płynący samodzielnie.

2. Statek w drodze bez maszyny gotowej do użycia, który korzysta z pomocy holowniczej, powinien nosić:

w nocy: światła jak statek o napędzie mechanicznym płynący samodzielnie oraz dodatkowe 2 czerwone światła, umieszczone jedno nad drugim.

w dzień: dwie czarne kule, umieszczone jedna nad drugą.

§ 22. 1. Prom portowy o napędzie mechanicznym w drodze powinien nosić:

w nocy: światło żółte pulsujące nad przednim światłem masztowym, o 15—60 impulsach na minutę:

w dzień: kulę żółtą w miejscu, skąd będzie najlepiej widoczna.

2. Prom linowy lub łańcuchowy w drodze powinien nosić światła żółte na dziobie i rufie, umieszczone na jednakowej wysokości co najmniej 1 m powyżej nadburcia.

§ 23. Łodzie żaglowe i jachty idące pod żaglami powinny nosić światła burtowe i rufowe, a ponadto w czasie żeglugi po torach wodnych przy zbliżaniu się do innych statków winny oświetlać żagle.

§ 24. 1. Statek o długości poniżej 45,75 m (150 stóp) przycumowany do nabrzeża, falochronu, pomostu albo innego urządzenia portowego powinien pokazywać w środku jego długości jedno światło białe umieszczone na wysokości górnego pokładu od strony wody, zaś statek o długości 45,75 m i więcej — dwa takie światła umieszczone po jednym w dziobowej i rufowej części statku na wysokości górnego pokładu od strony wody.

2. Jeżeli podczas postoju dziób lub rufa statku wystaje poza nabrzeże lub pomost na drogę wodną, statek powinien pokazywać na końcu wystającej części na wysokości górnego pokładu światło białe, niezależnie od świateł określonych w ust. 1.

3. Urządzenie przycumowanego statku wystające poza jego burtę więcej niż 1 m powinno być oznaczone w nocy białym światłem.

4. Jeżeli kilka statków stoi przycumowanych burta w burtę, światła przepisane w ust. 1 powinien nosić tylko statek znajdujący się na zewnątrz, jeżeli jednak długość jednego ze statków wewnętrznych wynosi 45,75 m. lub więcej, a statku zewnętrznego poniżej 45,75 m, to taki statek wewnętrzny powinien nosić światła przepisane w ust. 1.

§ 25. Na urządzeniach lądowych i wodnych, wymagających ochrony w związku z ruchem statków, mogą być stosowane następujące sygnały ostrzegawcze:

w nocy: światło czerwone;

w dzień: flaga czerwona

O zastosowaniu tych sygnałów należy powiadomić kapitanat portu.

§ 26. Jeżeli ze względów bezpieczeństwa mijanie może nastąpić tylko po jednej stronie pogłębiarki lub statku z którego pracuje nurek, to statek taki powinien nosić po stronie, po której może nastąpić mijanie:

w nocy: światło czerwone, białe, czerwone, umieszczone jedno pod drugim,

w dzień: biały romb między dwiema czerwonymi kulami; umieszczone jedno pod drugim, zaś po stronie po której mijanie jest zabronione:

w nocy: czerwone światło,

w dzień: czerwoną kulę,

§ 27. Statek na mieliźnie powinien poza sygnałami nakazanymi prawidłami m.p.z.z.m. nosić po stronie, po której może nastąpić przejście:

w nocy: światło zielone,

w dzień: czarny stożek skierowany wierzchołkiem ku górze.

Sygnały dźwiękowe statków

§ 28. Statki i wodnosamoloty na wodzie powinny dawać sygnały dźwiękowe jedynie w przypadkach przewidzianych m.p.z.z.m. i przepisami portowymi.

§ 29. Statek, na którym wybuchł pożar, albo który jest zagrożony pożarem powinien aż do chwili przybycia pomocy bić w dzwon, dając jednocześnie z przerwami nie większymi aniżeli jedna minuta sygnał: dwa krótkie i jeden długi dźwięk (· · —).

§ 30. Statek o napędzie mechanicznym w drodze, który nagle stracił zdolność manewrowania albo z innych powodów przedstawia sobą niebezpieczeństwo dla innych statków albo też zamierza uprzedzić statki o grożącym mu niebezpieczeństwie, powinien przy zbliżaniu się innego statku dać sygnał: jeden długi i dwa krótkie dźwięki (— · ·), powtarzany w razie potrzeby.

§ 31. 1. W określonych niżej sytuacjach statek powinien dawać następujące sygnały dźwiękowe:

1) przed zasłoniętymi zakrętami, przecięciami torów wodnych, przystaniami promów i mostami, przy odcumowywaniu oraz dla zwrócenia uwagi innego statku: jeden długi (—),
2) jeżeli statek chce wyprzedzić inny statek w miejscach gdzie jest to dozwolone: jeden długi, dwa krótkie i jeden długi (— · · —), a statek wyprzedzany: jeden długi, jeden krótki, jeden długi i jeden krótki (— · — ·) — jeżeli godzi się na wyprzedzenie po jego lewej burcie albo jeden długi, jeden krótki, jeden długi, dwa krótkie (— · — · ·) — jeżeli godzi się na wyprzedzenie po jego prawej burcie; jeżeli zaś nie godzi się na wyprzedzenie go — jeden długi, cztery krótkie (— · · · ·).
3) statek specjalnej służby państwowej dla zatrzymania innego statku: dwa długie, dwa krótkie (— — · ·),
4) jeżeli statek zamyka sobą przejście na torze innym statkom i nie zezwala na wyprzedzanie lub wymijanie go przez inne statki: cztery długie (— — — —),
5) dla wezwania holownika: jeden długi, jeden krótki, jeden długi (— · —),
6) żądanie zmniejszenia szybkości holowania: cztery krótkie (· · · ·),
7) dla zwiększenia szybkości holowania: jeden krótki, jeden długi, jeden krótki, jeden długi (· — · —),
8) dla holowania statków wprost: jeden krótki, jeden długi (· —),
9) dla zwiększenia momentu skręcającego statek przez holownik: powtórzenie sygnału danego dla wskazania w jakim kierunku należy ciągnąć,
10) dla uprzedzenia statku holowanego i konieczności rzucenia holu przez holownik: jeden krótki, jeden długi, dwa krótkie (· — · ·),
11) dla potwierdzenia przyjęcia i umocowania holu przez holownik: jeden długi, jeden krótki (— ·),
12) dla rzucenia holu przez holownik: jeden krótki, jeden długi, dwa krótkie (· — · ·),
13) dla wezwania cumowników: jeden długi, trzy krótkie, jeden długi (— · · · —),
14) dla wezwania organu ochrony granic: jeden krótki, dwa długie (· — —),
15) dla wezwania o włączenie UKF jeden krótki, jeden długi, jeden krótki (· — ·),
16) dla podania informacji „czekam": dwa długie (— —).

§ 32. Promy linowe i łańcuchowe w drodze powinny dawać jako sygnał mgłowy: pojedyncze silne uderzenia w dzwon w odstępach 4—5 sekund.

Zasady ruchu statków

§ 33. 1. Na torach wodnych prowadzących do wejść portowych oraz w wąskich przejściach jak: kanały portowe, rzeki, wejścia do portu i basenu portowego, obowiązuje ruch prawostronny.

2. W przypadkach istnienia oczywistych przeszkód lub przepisów dla danego odcinka toru lub przejścia nakazujących statkowi trzymanie się tej strony toru lub przejścia, która leży po jego lewej burcie, statek może mijać się ze statkiem idącym kursem przeciwnym prawą burtą.

§ 34 1. Statek wchodzący do portu powinien ustąpić z drogi statkowi wychodzącemu z portu.

2. Postanowienie ust. 1 ma odpowiednie zastosowanie w wejściach do kanałów i basenów portowych oraz w ujściach rzek, jeżeli jednoczesne bezpieczne przejście kilku statków nie jest wykonalne.

§ 35. Wyprzedzanie na torach wodnych prowadzących do wejść portowych, wewnątrz portu oraz przed i pod mostami jest zabronione. Zakaz wyprzedzania nie dotyczy statków specjalnej służby państwowej oraz statków obsługi portowej, z wyjątkiem statków szkolnych.

§ 36. Statek, który zamierza iść w poprzek lub wskos toru powinien odczekać, dopóki tor wodny będzie wolny.

§ 37. Statek może przeciąć kurs promu linowego lub łańcuchowego dopiero wówczas, gdy prom dobije do nabrzeża.

§ 38. 1. Statek wykonujący obrót nie powinien utrudniać ruchu statków idących wzdłuż toru wodnego lub wąskiego przejścia.

2. Statek, który osiadł na mieliźnie lub na torze wodnym i wykonuje własnymi siłami albo przy pomocy holowników manewry w celu zejścia z niej, powinien na sygnał ostrzegawczy zbliżającego się innego statku, zmuszonego przejść obok niego w bliskiej odległości, wstrzymać się z dalszymi manewrami do chwili przejścia tego statku.

§ 39. Przy przechodzeniu pod mostem statek idący w górę rzeki powinien ustąpić z drogi statkowi idącemu w dół rzeki, chyba że jest dość miejsca na bezpieczne mijanie.

§ 40. 1. Przechodzenie pod mostem jest dozwolone dopiero po otrzymaniu zgody na przejście.

2. Statek żądający otwarcia mostu powinien dawać z odległości około 500 m powtarzany w miarę potrzeby sygnał: dwa krótkie, jeden długi i jeden krótki dźwięk (· · — ·).

3. Sygnałem oznaczającym wolne przejście jest światło zielone, sygnałem oznaczającym zamknięte przejście jest światło czerwone, zaś sygnałem oznaczającym przygotowywanie mostu do otwarcia — światło żółte.

4. Jeżeli z jakichkolwiek powodów most nie może być otwarty, pokazuje się trzy czerwone światła, umieszczone pionowo w odstępach 0,5 m.

5. Do czasu otrzymania sygnału wolnego przejścia statek nie powinien zbliżać się do mostu na odległość mniejszą niż 100 m.

§ 41. 1. Statek w drodze powinien mieć co najmniej jedną kotwicę gotową do rzucenia.

2. Zabrania się:

1) rzucania, wywożenia i włóczenia kotwic i łańcuchów kotwicznych w miejscach przebiegu kabli podwodnych, lin lub łańcuchów promowych,
   — w odległości mniejszej niż 50 m od linii ich ułożenia, wytyczonej tablicami ostrzegawczymi,
2) umocowywania kotwic na umocnieniach i urządzeniach brzegowych.

§ 42. Kotwiczenie statku poza redą lub kotwicowiskiem dozwolone jest tylko w przypadkach podyktowanych względami bezpieczeństwa.

2. Statek na kotwicy nie powinien przy łukowaniu wchodzić na tor wodny.

3. Jeżeli statek zmuszony jest zakotwiczyć na torze wodnym, powinien obrać takie miejsce dla rzucenia kotwicy, aby postój na kotwicy miał miejsce najdalej, jak tylko możliwe od linii nabieżnika i świateł sektorowych oraz powiadomić o tym kapitanat portu.

Po ustaniu tych przyczyn statek powinien natychmiast opuścić miejsce zakotwiczenia na torze wodnym.

4. Postanowienia ust. 1—3 nie mają zastosowania do statków zajętych pracami hydrograficznymi, podwodnymi lub związanymi z oznakowaniem nawigacyjnym; w żadnym jednak razie statki takie nie mogą pozostawać na kotwicy po zakończeniu czynności związanych z tymi pracami.

5. Pogłębiarki, kafary, dźwigi pływające i inne tego rodzaju urządzenia pływające powinny oznaczyć miejsca rzu-

cenia kotwic pławami pomarańczowymi o średnicy co najmniej 0,50 m.

6. Prace wymienione w ust. 4 mogą być prowadzone po uzyskaniu zezwolenia kapitanatu portu, który powinien być informowany bieżąco o pozycji statku, oznakowaniu kotwic oraz o przebiegu prac i ich zakończeniu.

§ 43. Przy podchodzeniu, dobijaniu i odbijaniu od falochronu, nabrzeża lub pomostu statek powinien tak pracować śrubami, aby nie uszkodzić urządzeń portowych.

§ 44. W razie niebezpieczeństwa zatonięcia statek powinien, jeżeli to jest możliwe, zejść poza tor wodny na najpłytszą wodę.

§ 45. 1. Przesuwanie pław nawigacyjnych, beczek i pław cumowniczych i innych urządzeń oznakowania nawigacyjnego oraz zbliżanie się do nich w sposób grożący ich przesunięciem lub uszkodzeniem jest zabronione.

2. Kierownik statku lub pilot, który spostrzeże brak znaku nawigacyjnego, jego uszkodzenie, wadliwe działanie bądź przesunięcie, obowiązany jest zawiadomić niezwłocznie właściwy lub najbliższy kapitanat portu.

2. W przypadku, kiedy statek, z którego pracuje nurek znajduje się w pobliżu osi toru wodnego podaje sygnały określone w ust. 1.

3. Pogłębiarki i statki, z których pracuje nurek, które nie godzą się na wymijanie podają sygnał: jeden długi i cztery krótkie (— · · · ·).

§ 49. Stojące na torze wodnym: pogłębiarka, statek z którego pracuje nurek, statek ustawiony dla oznakowania wraku lub pracujący przy wraku i inne urządzenia pływające używane do prac na torach wodnych, które mogą być mijane tylko po jednej stronie, powinny w czasie mgły z przerwami nie większymi niż jedna minuta bić gwałtownie w dzwon przez około 5 sekund, z następującym po krótkiej przerwie sygnałem:

1) pięcioma oddzielnymi i wyraźnymi, pojedynczymi uderzeniami w dzwon, jeżeli mijanie ich ma nastąpić lewą stroną toru wodnego, licząc od morza,
2) pięcioma oddzielnymi i wyraźnymi, podwójnymi uderzeniami w dzwon, jeżeli mijanie ich ma nastąpić prawą stroną toru wodnego, licząc od morza.

§ 50. 1. Statek nie może wejść do portu, jeżeli zagraża bezpieczeństwu żeglugi i porządkowi portowemu. W szczególności zabrania się wchodzenia do portu bez zezwolenia kapitana portu:

1) statkom z ładunkami materiałów wybuchowych lub przewożącym ciecze palne klasy I lub II, bądź nie odgazowanym po przewozie takich cieczy,
2) statkom holującym niebezpieczne przedmioty, jak miny, torpedy i amunicję,
3) statkom, które mają przecieki kadłuba albo na których ma lub miał w czasie podróży miejsce pożar,
4) statkom nadmiernie przegłębionym lub wykazującym niebezpieczny przechył,
5) statkom, które z powodu doznanych uszkodzeń spowodować mogą zanieczyszczenie wód,
6) statkom, które nie posiadają świadectwa wolności ruchu, jeżeli w myśl przepisów sanitarnych powinny je posiadać,
7) dokom, dźwigom, kafarom i innym tego rodzaju urządzeniom pływającym.

2. Statek, o którym mowa w ust. 1 powinien niezwłocznie po przybyciu na redę (kotwicowisko) zawiadomić kapitanat portu o przyczynach stanowiących zagrożenie bezpieczeństwa i porządku portowego.

§ 51. 1. Statek obowiązany jest stosować się do sygnałów o zakazie ruchu w porcie.

2. Bezwzględny zakaz wejścia statków do portu z powodu poważnego zagrożenia bezpieczeństwa żeglugi wskazuje sygnał:

w nocy: trzy światła czerwone, jedno nad drugim,

w dzień: trzy czarne kule, jedna nad drugą,

3. W normalnych warunkach eksploatacji portu sygnalizuje się:

1) zakaz wejścia do portu:

w nocy: światło białe, umieszczone między dwoma światłami czerwonymi na jednej linii pionowej,

w dzień: czarny stożek skierowany wierzchołkiem do góry, umieszczony między dwiema czarnymi kulami na jednej linii pionowej:

2) zakaz wyjścia z portu:

w nocy: światło białe, umieszczone między dwiema światłami zielonymi na jednej linii pionowej,

w dzień: czarny stożek, skierowany wierzchołkiem do góry, umieszczony między dwoma czarnymi stożkami skierowanymi wierzchołkami w dół na jednej linii pionowej,

3) zakaz wejścia i wyjścia z portu, jak również wstrzymanie ruchu statków w porcie:

w nocy: światło białe, mające nad sobą światło zielone, a pod sobą światło czerwone,

w dzień: dwa czarne stożki skierowane wierzchołkiem do siebie, a pod nimi czarna kula.

4. Sygnały umieszcza się na masztach sygnałowych kapitanatu portu lub punktu obserwacyjnego na takiej wysokości, aby uniknąć pomyłek z innymi sygnałami.

5. Mimo zakazów, o których mowa w ust. 3 kapitan portu może — jeżeli nie stoją temu na przeszkodzie względy bezpieczeństwa zezwolić poszczególnym statkom na poruszanie się w porcie. W takich przypadkach kapitan portu powinien uprzedzić inne statki o wydanym zezwoleniu.

Rozdział III

Pilotaż

§ 52. 1. Statek może korzystać wyłącznie z usług pilota posiadającego przepisane kwalifikacje i uprawnienia zawodowe.

2. Organizację służby pilotowej, kwalifikacje i uprawnienia zawodowe pilotów, wzajemne obowiązki i uprawnienia pilota i kapitana statku pilotowego, opłaty za usługi pilotowe i tryb ich pobierania oraz wzory umundurowania służbowego pilotów określają odrębne przepisy.

§ 53. Obowiązkiem korzystania z usług pilota wynikający z przepisów niniejszego rozdziału nie dotyczy statków znajdujących się na obszarach portowych zarządzanych przez stocznie.

§ 54. 1. Do korzystania z usług pilota obowiązane są statki o pojemności brutto 150 RT i więcej za wyjątkiem portu Gdynia, gdzie obowiązek ten dotyczy statków o pojemności powyżej brutto 500 RT.

2. Pod względem obsługi pilotowej i holowniczej liczy się zawsze największy tonaż statku i to niezależnie od tego, czy w danym czasie statek jest zamknięto czy też otwarto pokładowy.

3. Obowiązek korzystania z usług pilota nie dotyczy:

1) statków pełniących specjalną służbę państwową,
2) polskich statków morskich używanych wyłącznie do celów naukowo-badawczych,
3) polskich statków pasażerskich uprawniających żeglugę krajową,
4) statków używanych wyłącznie do celów sportowych,
5) statków obsługi portowej.

4. Zwolnienie z obowiązku korzystania z usług pilota nie ma zastosowania do:

1) statków z ładunkiem materiałów wybuchowych oraz statków przewożących ciecze palne, bądź nie odgazowanych po przewozie takich cieczy,
2) statków mających przecieki lub na których miał miejsce pożar,
3) statków nadmiernie przegłębionych na dziób, bądź wykazujących niebezpieczny przechył,
4) statków, które z powodu doznanych uszkodzeń mogą spowodować zanieczyszczenie wód.

§ 55. 1. Kapitan portu może doraźnie lub na określony czas zezwolić kierownikowi statku obowiązanego do korzystania z usług pilota na manewrowanie statkiem bez pilota.

2. Statek zwolniony od obowiązku korzystania z usług pilota w myśl ust. 1 powinien przy zbliżaniu się do wejścia portowego dać sygnał:

w nocy: literę „UP" światłem,

w dzień: flagą „UP" według międzynarodowego kodu sygnałów morskich.

3. Kapitan portu może nakazać korzystanie z usług pilota statkowi zwolnionemu w myśl ust. 1 § 54, jeżeli jest to konieczne ze względu na bezpieczeństwo żeglugi.

§ 56. Statek powinien wzywać pilota przez UKF lub nadając następujące sygnały:

w dzień: flaga „G" według międzynarodowego kodu sygnałów morskich oraz sygnał dźwiękowy składający się z siedmiu kolejno po sobie nadawanych dźwięków: dwa krótkie, jeden długi, przerwa, jeden długi, jeden krótki, jeden długi, jeden krótki,

w nocy: światło białe pokazywane przez 5 sekund z przerwą 2 sekund nadawane w kierunku wieży obserwacyjnej kapitanatu portu, albo sygnał świetlny „UC" wg międzynarodowego kodu sygnałów morskich.

§ 57. 1. Przewóz pilotów może odbywać się wyłącznie stat-

kami specjalnie do tego celu przeznaczonymi (statkami pilotowymi) lub przystosowanymi.

2. Statek korzystający z usług pilota powinien zapewnić mu bezpieczne wejście i zejście ze statku.

§ 58. 1. Przy przyjmowaniu i schodzeniu pilota ze statku powinna być zastosowana odpowiednia drabinka pilotowa, zapewniająca bezpieczne i dogodne wejście i zejście ze statku.

2. Przy drabince pilotowej na pokładzie statku powinny znajdować się gotowe do natychmiastowego użycia:

a) koło ratunkowe z pławką świetlną i rzutką,

b) lina o obwodzie 6,5 cm — do trzymania się w czasie przejścia po drabince, należycie przymocowana do pokładu,

c) rzutka dostatecznie mocna i długa.

3. Do pomocy pilotowi przy przyjmowaniu i schodzeniu powinien asystować oficer pokładowy i marynarz.

4. W nocy drabinka pilotowa oraz miejsce przejścia z niej na pokład powinno być dobrze oświetlone.

5. Przepisy ustępów poprzedzających nie naruszają przepisów odrębnych, określających szczególne wymagania w zakresie wyposażenia statku w drabinki pilotowe i inne podobne urządzenia.

§ 59. 1. Pilot powinien odmówić przystąpienia do wykonywania czynności pilotowych jeżeli uzna, że:

1) zanurzenie statku nie pozwala na bezpieczną żeglugę ze względu na głębokość portu i toru wodnego,

2) statek nie jest zdatny do żeglugi.

2. O każdym przypadku odmowy przystąpienia do wykonywania czynności pilotowych, pilot obowiązany jest niezwłocznie zawiadomić kapitanat portu i postąpić stosownie do otrzymanych dyspozycji.

§ 60. Statek, który w myśl przepisów poprzedzających obowiązany jest do korzystania z usług pilota może bez pomocy pilota zmienić miejsce postoju w porcie tylko przez przeciąganie się na linach wzdłuż tego samego wolnego nabrzeża, o ile uzyska na to zgodę kapitana portu.:

§ 61. Obowiązek korzystania z usług pilota obowiązuje na obszarze od redy (kotwicowiska) do miejsca zacumowania statku i odwrotnie.

Rozdział IV

Holowanie

§ 62. 1. Korzystanie z usług holowniczych w portach jest obowiązkowe o ile dalsze przepisy tak stanowią.

2. Organizację usług holowniczych i zasady ich odpłatności określają odrębne przepisy.

§ 63. 1. Kapitan portu może osobiście zwolnić statek od obowiązku korzystania z usług holowniczych, lub zezwolić na użycie mniejszej ilości holowników niż określono w przepisach dodatkowych, jeżeli według jego oceny właściwości manewrowe statku (np. posiadanie dziobowych sterów strumieniowych lub podobnie działających urządzeń) nie nasuwają zastrzeżeń oraz jeżeli zwolnienie takie nie zagraża bezpieczeństwu żeglugi w porcie.

2. Kapitan portu może (np. na wniosek pilota) polecić użycie przez statek większej ilości holowników, aniżeli określonej w przepisach dodatkowych, jeżeli wymagają tego względy bezpieczeństwa żeglugi.

3. Gdy manewrowanie statku bez pomocy holownika wstrzymuje lub utrudnia ruch albo manewry innych statków czy też zbytnio się przedłuża, statek jest obowiązany użyć pomocy holowniczej.

§ 64. Wykonywanie czynności holowniczych przez statki do tego nie przeznaczone jest zabronione, z wyjątkiem przypadku niesienia pomocy w niebezpieczeństwie.

§ 65. 1. Statek holowany powinien mieć na pokładzie odpowiednio wykwalifikowaną załogę.

2. Urządzenia pływające szczególnie trudne do manewrowania jak doki, duże pontony i wraki powinny podczas holowania posiadać załogę, której ilość i kwalifikacje na czas holowania ustala każdorazowo urząd morski na wniosek armatora.

3. Przed przystąpieniem do holowania kierownik statku holowanego i kierownik holownika powinni uzgodnić między sobą sposób użycia holownika.

4. W przypadku holowania barek, dźwigów pływających, sprzętu pomocniczego i podobnych urządzeń pływających, kierownictwo zespołu holowniczego należy do kierownika holownika.

§ 66. 1. W skład zespołu holowniczego poruszającego się na wewnętrznym obszarze portu nie może wchodzić więcej aniżeli jedna jednostka holowana. Holowanie dwóch lub więcej jednostek w zespole dopuszczalne jest wyłącznie za każdorazowym zezwoleniem kapitana portu.

2. Na obszarze wodnym portu małe statki bez własnego napędu powinny być holowane przy burcie, pchane lub holowane na krótkim holu.

3. Do holowania jednostek bez steru i trudnych do manewrowania powinny być użyte dwa holowniki, z których jeden z dziobu, a drugi z rufy przy burcie holowanej jednostki, chyba, że kapitan portu ustali inne warunki holowania.

4. Długość liny holowanej powinna zapewnić bezpieczne manewrowanie zespołu holowniczego.

§ 67. 1. Bez polecenia lub zgody kierownika zespołu holowniczego holownik nie może opuścić statku nawet wówczas, gdy mu tylko asystuje.

2. Kierownik holownika podczas holowania winien znajdować się w takim miejscu by mógł słyszeć sygnały statku holowanego i widzieć obiekt holowany.

3. Hol może być rzucony przez holownik bez zgody kierownika zespołu holowniczego jedynie w wypadku rzeczywistego niebezpieczeństwa holownika.

4. Po rzuceniu holu holownik powinien ustąpić z drogi statku holowanego dla umożliwienia mu swobodnego manewrowania.

§ 68. Zabrania się:

1) używania lin mogących spowodować zaiskrzenie przy holowaniu zbiornikowców przewożących płyny należące do I i II klasy niebezpieczeństwa oraz zbiornikowców nie odgazowanych po tych płynach,

2) doczepiania do statku, będącego w drodze, innych statków za wyjątkiem łodzi cumowniczych oraz holowników pod warunkiem otrzymania polecenia kierownika statku obsługiwanego przez te jednostki.

§ 69. Holowniki znajdujące się w porcie i będące w stanie gotowości do wykonywania usług holowniczych, obowiązane są wykonywać stale należyty nasłuch sygnałów wzywających pomocy holowniczej.

§ 70. 1. Statki z ładunkiem materiałów wybuchowych oraz zbiornikowce przewożące bądź nie odgazowane po przewozie płynów należących do I i II klasy niebezpieczeństwa — o pojemności powyżej brutto 500 RT — obowiązane są posługiwać się pomocą holowniczą:

— na wejściu do portu, od miejsca postoju na redzie lub kotwicowiska do miejsca zacumowania wewnątrz portu,

— na wyjściu z portu — od chwili rzucenia cum do chwili wyjścia poza falochron oraz przy zmianie miejsca postoju wewnątrz portu.

2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 kapitan statku określi każdorazowo ilość holowników, które powinny być użyte przy holowaniu.

3. Postanowienia ust. 1 i 2 mają zastosowanie wówczas, jeżeli przepisy dodatkowe nie stanowią inaczej.

§ 71. 1. Statki będące w budowie, remoncie, statki — magazyny portowe, statki czasowo lub trwale wycofane z eksploatacji oraz zbiornikowce przewożące ciecze palne, obowiązane są w czasie postoju w porcie posiadać na dziobie i rufie odpowiednio mocne liny holownicze zakończone okiem i wypuszczone z kluz nad lustro wody.

2. Liny te powinny być obłożone na pachołkach cumowniczych i zabezpieczone przed możliwością samoczynnego luzowania się, a długość ich winna umożliwiać holowanie natychmiast po podjęciu przez holowniki.

Nadmian wyluzowanej liny winien być sklarowany na pokładzie lub burcie statku w sposób umożliwiający załodze holownika jego ręczne wybranie.

Rozdział V

Cumowanie

§ 72. 1. Korzystanie z usług cumowniczych w portach jest obowiązkowe o ile dalsze przepisy tak stanowią.

2. Organizację usług cumowniczych i zasady odpłatności określają odrębne przepisy.

§ 73. 1. Statek powinien być przycumowany w sposób prawidłowy i zapewniający bezpieczeństwo statku przycumowanego i innych statków i urządzeń portowych.

2. Wszystkie prace związane z cumowaniem powinny się odbywać pod osobistym nadzorem kierownika statku albo oficera pokładowego.

3. Zdejmowanie i rzucanie cum z nabrzeża powinno być wykonane tylko na polecenie kierownika statku.

4. Przechodzenie lub przeskakiwanie ze statku na ląd i odwrotnie, zanim statek się zatrzyma i zetknie z lądem jest zabronione.

§ 74. 1. Cumy powinny być dostatecznie wytrzymałe. W razie panującego lub przewidywanego silnego wiatru, należy je odpowiednio wzmocnić.

2. Podawanie cum bez rzutki dozwolone jest tylko na odległość do 2 m. Rzutka powinna być zakończona woreczkiem z piaskiem o ciężarze nie przekraczającym 0,5 kg.

3. Rozpoczęcie wybierania liny może nastąpić dopiero po otrzymaniu informacji, że lina została prawidłowo zamocowana.

4. Cumy powinny być zaopatrzone w tarcze przeciw szczurom.

5. Przy cumowaniu zbiornikowców przewożących ciecze palne I lub II klasy oraz zbiornikowców nie odgazowanych po tych cieczach zabrania się używania cum mogących spowodować zaiskrzenie.

§ 75. 1. W przypadku zawożenia cum łodzią należy na pokładzie statku przygotować liny cumownicze takiej długości, aby łódź mogła bez przeszkód dowieźć linę do miejsca zacumowania.

2. Zabrania się wybierania zawiezionej łodzią liny cumowniczej do czasu jej zamocowania, zejścia cumownika i odejścia łodzi od stanowiska cumowniczego.

§ 76. 1. Cumy powinny być zakładane na pachołki, pierścienie lub słupy do tego przeznaczone w ten sposób, aby w razie potrzeby mogły być łatwo zrzucone. Statki stojące przy dalbach powinny zakładać cumy dookoła dalby albo na pachoł wbudowany w dalbę.

2. Zabrania się cumowania statku do dalb nie przeznaczonych do cumowania, pomostów, pali ochronnych, belek odbojowych i do stałych lub pływających znaków nawigacyjnych, jak również zakładania lin stalowych na drewniane pachołki i słupy.

3. Pierścienie cumownicze należy zaopatrzyć w odpowiednie kołki cumownicze.

§ 77. 1. Jeżeli zachodzi uzasadniona potrzeba ustawienia jednego statku przy burcie drugiego, to statek stojący przy nabrzeżu obowiązany jest zezwolić na zacumowanie do niego statku dostawionego.

2. Statek obowiązany jest przyjąć lub oddać cumy obsługujących go jednostek taboru pływającego.

3. Statki stojące przy tym samym nabrzeżu w większych odstępach powinny na zarządzenie kapitanatu portu zmniejszyć odstępy do wskazanych granic.

§ 78. Statki przycumowane do nabrzeży, falochronów, pomostów, dalb i innych stanowisk cumowniczych, jak również statki przycumowane burta w burtę powinny w miejscach tarcia rozmieszczać odbijacze w odpowiedniej ilości i o dostatecznej wytrzymałości. W zależności od stanu wody lub załadowania statku cumy powinny być wybierane albo luzowane.

§ 79. 1. Z wyjątkiem lin holowniczych — rozpinanie lin w poprzek basenu, kanału portowego lub toru wodnego dozwolone jest tylko w razie nieodzownej potrzeby i po uprzednim zezwoleniu kapitanatu portu. Liny takie powinny być usunięte natychmiast po ustaniu potrzeby, a ponadto w czasie mgły lub w każdych innych warunkach podobnie ograniczających widzialność. Każda zmiana pozycji liny powinna być bezzwłocznie podana do wiadomości kapitanatu portu.

2. Każda lina z wyjątkiem holowniczej, przecinająca chociażby częściowo obszar wodny portu, powinna być oznaczona:

w dzień: dwiema flagami czerwonymi,

w nocy: dwoma światłami czerwonymi.

Znaki te i światła powinny być umieszczone poziomo w środku długości liny, w odległości 3 m od siebie.

3. Postanowienia ustępu 1 i 2 nie mają zastosowania do linek pomiarowych rozciągniętych w czasie prac sondażowych oraz lin taboru pogłębiarskiego. Liny te powinny być każdorazowo opuszczane w porę przy zbliżaniu się innego statku.

§ 80. Cumy obce mogą być zdejmowane tylko w razie pilnej potrzeby — dopiero po uprzednim zawiadomieniu kierownika statku, jego zastępcy albo osoby sprawującej dozór na statku i po uzyskaniu od niej zgody. Zdjęte cumy powinny być założone na nowo w sposób prawidłowy natychmiast po ustaniu powodu ich zdjęcia.

§ 81. 1. Wszystkie statki o pojemności brutto powyżej 150 RT obowiązane są posługiwać się na lądzie pomocą cumowników portowych.

2. Od obowiązku określonego w ust. 1 zwolnione są statki obsługi portowej i barki oraz statki pełniące specjalną służbę państwową, za wyjątkiem statków szkolnych.

§ 82. Ilość cumowników do obsługi statku przy cumowaniu i odcumowywaniu w zależności od wielkości statku i warunków atmosferycznych powinna odpowiadać normom ustalonym w podanej niżej tabeli:

Warunki atmosferyczne	Od 150 do 1000 BRT	Od 1000 do 2000 BRT	Od 2000 do 5000 BRT	Od 5000 do 10000	Od 10000 do 20000	Ponad 20000
Przy wietrze powyżej 6° B	2	3	4	5	6	8
Przy wietrze powyżej 6 B	3	4	5	6	8	10

Rozdział VI

Porządek postoju statków

Zgłoszenie przybycia i wyjścia statków

§ 83. 1. Kierownik statku lub jego upoważniony przedstawiciel powinien bez zwłoki po przybyciu statku do portu dokonać zgłoszenia statku w kapitanacie portu.

2. Przy zgłoszeniu statku żeglugi międzynarodowej należy przedłożyć: świadectwo pomiarowe, listę załogi, manifest ładunkowy i listę pasażerów. Promy żeglugi międzynarodowej zwolnione są od przedkładania listy pasażerów.

3. Kapitanat portu ma prawo zatrzymać świadectwo pomiarowe na czas postoju statku w porcie.

§ 84. 1. Wyjście statku z portu dozwolone jest dopiero po dokonaniu odprawy granicznej, celnej, sanitarnej i po uzyskaniu zezwolenia kapitanatu portu.

2. Przed zamierzonym wyjściem z portu kierownik statku obowiązany jest złożyć w kapitanacie portu zgłoszenie wyjścia, a statek żeglugi międzynarodowej ponadto listę załogi, odpis manifestu towarów zabranych z portu, listę pasażerów przyjętych w porcie na statek, zezwolenie urzędu celnego na wyjście z portu oraz zaświadczenie o uiszczeniu opłat portowych, o ile rozliczenie nie następuje w terminie późniejszym. Promy żeglugi międzynarodowej zwolnione są od przedłożenia listy pasażerów.

3. Kierownicy statków, które zawijają do portu na czas nie dłuższy niż 24 godziny — z wyjątkiem statków żeglugi międzynarodowej — mogą przy zgłoszeniu wejścia zgłosić równocześnie ich wyjście. Gdy taki statek zgłoszony już do wyjścia zatrzyma się dłużej niż 24 godziny kierownik statku obowiązany jest dokonać przed przewidzianym wyjściem ponownego zgłoszenia wyjścia statku z portu.

§ 85. 1. Zgłoszenie przybycia i wyjścia składa kierownik statku lub jego upoważniony przedstawiciel na formularzu według ustalonego wzoru.

2. Od obowiązku pisemnego zgłoszenia w kapitanacie portu przybycia i wyjścia i uzyskania zezwolenia kapitanatu portu na wyjście z portu zwolnione są:

1) statki specjalnej służby państwowej, z wyjątkiem statków szkolnych,
2) statki pasażerskie używane w żegludze przybrzeżnej i osłoniętej,
3) statki obsługi portowej,
4) kutry i łodzie rybackie w porcie macierzystym,
5) polskie statki sportowe — jednakże tylko na obszarze portu macierzystego i o ile nie udają się za granicę lub stamtąd przybywają.

3. Statki wymienione w ust. 2 obowiązane są jednak powiadomić kapitanat portu przed każdym wyjściem i natychmiast o każdym wejściu do portu.

4. Kluby żeglarstwa morskiego obowiązane są prowadzić rejestry wejść i wyjść ich statków sportowych i udostępniać je na żądanie funkcjonariuszy kapitanatu portu.

§ 86. 1. Zabrania się wyjścia z portu:

a) statkom przeładowanym lub wykazującym niebezpieczny przechył — do czasu ich częściowego odładowania lub wyrównania,
b) statkom przewożącym pasażerów ponad ilość dozwoloną w dokumentach bezpieczeństwa,
c) statkom, które nie posiadają ważnych dokumentów bezpieczeństwa,
d) statkom, które nie czynią zadość wymaganiom określonym w dokumencie bezpieczeństwa odnośnie ilości i kwalifikacji załogi, wyposażenia statku oraz innym warunkom uprawiania żeglugi,
e) statkom, których zatrzymanie zarządzono w wyniku inspekcji bezpieczeństwa statku przez organ inspekcyjny,

f) statkom, których stan sanitarno-epidemiologiczny według orzeczenia organów państwowej inspekcji sanitarnej może grozić powstaniem chorób zakaźnych w portach, do których następnie zawiną.

2. W wypadku gdy statek doznał awarii, kapitan statku przed wyjściem z portu w morze obowiązany jest przedłożyć w kapitanacie portu dokument wraz z jego odpisem stwierdzającym, że statek w czasie awarii nie utracił zdolności żeglugowej, bądź ma ją ponownie przywróconą.

Wyznaczanie i zmiana miejsca postoju

§ 87. Kotwicowiska wyznaczane są przez właściwy kapitanat portu i ogłaszane w — „Wiadomościach Żeglarskich".

§ 88. 1. Miejsce postoju statków przy nabrzeżach, pomostach i falochronach wyznacza właściwy użytkownik po uzgodnieniu z kapitanatem portu. Nabrzeża wyłączone z eksploatacji powinny być oznaczone przez użytkownika tablicą informacyjną.

2. Miejsce postoju dla okrętów wojennych wyznacza kapitanat portu w uzgodnieniu z użytkownikiem nabrzeża.

3. Zabrania się dobijania do nabrzeży, pomostów i falochronów oraz postoju przy nich statków bez zezwolenia użytkownika tych urządzeń.

4. Statki specjalnej służby państwowej za wyjątkiem statków szkolnych mogą dobijać dla wykonania czynności służbowych do nabrzeży i przystani na terenie całego portu bez względu na to, do kogo one należą.

5. Jeżeli nie zachodzą okoliczności wymienione w ust. 1 miejsce postoju statku wyznacza kapitanat portu.

§ 89. 1. Statek powinien zająć wskazane miejsce postoju i nie może go zmieniać bez zezwolenia kapitanatu portu, z wyjątkiem przypadku nakazanego bezpieczeństwem żeglugi. Dotyczy to również przeciągania się statku wzdłuż nabrzeża.

2. Kapitanat portu może zarządzić zmianę miejsca postoju statku, gdy tego wymaga bezpieczeństwo żeglugi.

§ 90. 1. Użytkownik nabrzeża, do którego dobija statek, powinien odpowiednio do warunków przygotować miejsce postoju statku.

2. Postanowienia ust. 1 mają odpowiednie zastosowanie przy przeciąganiu się statku wzdłuż nabrzeża.

§ 91. Elementy konstrukcyjne urządzeń przeładunkowych wystające nad wodę, jak np. wysięgniki i wysięgnice żurawi, w czasie przerw w ładunku lub będące w remoncie powinny być zaopatrzone w znaki ostrzegawcze:

w dzień: — czerwony walec,
w nocy: czerwone widoczne światło.

Ponadto o okoliczności pozostawienia nad wodą elementu konstrukcyjnego urządzenia przeładunkowego jak i o jego usunięciu należy zawiadomić kapitanat portu.

§ 92. 1. Statek stojący przy nabrzeżu lub innej konstrukcji brzegowej powinien mieć co najmniej jedno stałe, bezpieczne i należycie umocowane połączenie z lądem (trap, pomost, schodnie). Przed założeniem takiego połączenia ruch między statkiem a lądem jest zabroniony. Postanowienia te nie mają zastosowania do statków obsługi portowej.

2. W miejscu połączenia z lądem należy na statku umieścić koło ratunkowe z rzutką. Koniec połączenia spoczywający na lądzie nie może stanowić przeszkody dla swobodnego przesuwania się dźwigów i taboru kolejowego wzdłuż nabrzeża i powinien być pomalowany na biało.

3. Połączenie powinno być w ciemnej porze doby dobrze oświetlone a podczas gołoledzi posypane solą, piaskiem lub popiołem.

4. Po usunięciu połączenia bramki w nadburciu lub relingu powinny być zamknięte.

5. W przypadku ustawienia jednego statku wzdłuż drugiego statek ustawiony przy nabrzeżu obowiązany jest dać wolne i bezpieczne przejście do statku drugiego i okazać mu pomoc przy urządzeniu odpowiednich miejsc do przechodzenia i przenoszenia ładunków.

6. Zabrania się używania połączeń wykazujących uszkodzenia.

§ 93. 1. Trapy, pomosty i schodnie do połączenia z lądem powinny być dostatecznie mocne i szerokie, oporęczone dwustronnie.

2. Na statkach posażerskich dla ruchu posażerskiego między statkiem a lądem mogą być używane wyłącznie pomosty obustronnie oporęczone w sposób trwały i zabezpieczone siatką metalową.

3. Jednoczesny dwukierunkowy ruch na pomostach o których mowa w ust. 2 jest zabroniony z wyjątkiem przypadków przystosowania ich do takiego ruchu.

4. Jeżeli statek nie stoi ściśle przy nabrzeżu, należy pod pomostem lub trapem rozpiąć siatkę ochronną.

5. Wchodzenie i schodzenie pasażerów powinno być dozorowane przez członka załogi pokładowej statku.

§ 94.1. Przy przycumowaniu należy na statku usunąć lub wprowadzić do wewnątrz burty wszystkie przeszkody swobodnego poruszania się dźwigów i taboru kolejowego wzdłuż burty statku.

2. W razie konieczności pozostawienia kotwicy w wodzie na czas postoju statku przy nabrzeżu łańcuch kotwicy winien być poluzowany tak, aby zwisał z kluzy pionowo w dół.

3. Otwory wylotowe ścieków nieczystości oraz pomp na statku powinny być zabezpieczone w sposób zapobiegający zanieczyszczeniu urządzeń portowych oraz zabrudzeniu osób.

§ 95. 1. W czasie postoju w porcie powinien na statku przebywać kierownik statku albo wyznaczony przez niego zastępca i wystarczająca ilość załogi dla pełnienia służby portowej, a w szczególności dla dozorowania statku, do pełnienia czynności nakazanych przepisami portowymi i wykonywania zarządzeń kapitanatu portu.

2. Na statkach pod parą powinna przebywać dodatkowa osoba posiadająca kwalifikacje w zakresie obsługi kotłów.

3. Dozorującemu statek nie wolno schodzić ze swego stanowiska bez wyznaczenia zastępcy.

4. Za zgodą kapitanatu portu każdy mniejszy statek w czasie postoju w porcie powinien być po zakończeniu pracy dozorowany przez co najmniej jedną osobę.

5. Za zezwoleniem kapitanatu portu dopuszczalne jest dozorowanie kilku takich jednostek stojących obok siebie przez wspólny dozór.

6. Dozorujący powinien posiadać przynajmniej 12 miesięczną praktykę w służbie pokładowej.

7. Za ustanowienie dozoru odpowiedzialni są: kierownik lub armator statku.

§ 96. 1. Próby maszyn statków wymagających pracy śrubą mogą być wykonywane tylko przy stacjach prób statków na uwięzi. W portach w których nie ma stacji prób miejsce to wyznacza kapitanat portu.

2. Przed wprowadzeniem w ruch oraz podczas ruchu śruby należy o tym uprzedzać statki i łodzie znajdujące się w bezpośredniej bliskości, a w razie niebezpiecznego zbliżenia się — zatrzymać niezwłocznie śruby.

3. Podczas ruchu śruby, powinna na rufie statku znajdować się doświadczona osoba spośród załogi pokładowej dla prowadzenia obserwacji i przekazywania spostrzeżeń o grożącym niebezpieczeństwie.

4. Statek z konstrukcją podwodnej części kadłuba w kształcie wystającej gruszki powinien wywiesić nad nią tablicę ostrzegawczą a ponadto w nocy białe światło.

§ 97. Prace konserwacyjne i drobne remonty zewnętrznych części kadłuba statku przycumowanego do nabrzeża lub innego miejsca cumowniczego nie mogą utrudniać ruchu na wodzie i lądzie.

§ 98. Dokonywanie fumigacji statków dozwolone jest tylko w miejscach wyznaczonych przez kapitanat portu. Statek dokonujący fumigacji powinien podnieść sygnał „VE" wg międzynarodowego kodu sygnałów morskich.

Odprawa statków

§ 99. 1. Odprawy statku odbywają się w miejscu wyznaczonym przez kapitanat portu lub w miejscu postoju statku.

2. Odprawa dokonywana jest w kolejności przybycia na miejsce odprawy. W przypadkach awaryjnych i ratownictwa przysługuje statkowi pierwszeństwo odprawy. W przypadku szczególnie nagłym statek podaje sygnał „SB" wg międzynarodowego kodu sygnałów morskich.

3. Załogi statków i innych urządzeń pływających obowiązane są podporządkować się zarządzeniom szczególnym wydanym w związku z przeprowadzeniem odprawy.

4. Przed odprawą statku na wejściu i po odprawie statku na wyjściu komunikacja towarowa i osobowa między statkiem a lądem oraz innymi statkami w porcie dozwolona jest jedynie za zezwoleniem organów dokonujących odprawy.

Rozdział VII

Ratownictwo statków

§ 100. 1. Sprawy wykonywania ratownictwa statków, które uległy wypadkowi morskiemu albo na których powstał po-

żar lub nastąpiły inne zdarzenia zagrażające bezpieczeństwu statku lub ładunku, regulują odrębne przepisy.

2. O zaistnieniu wydarzeń, o których mowa w ust. 1 należy natychmiast powiadomić kapitanat portu i w zależności od potrzeby — portową straż pożarną, a tam gdzie jej nie ma najbliższą zawodową lub ochotniczą straż pożarną.

3. Ogólne kierownictwo akcji ratowniczej sprawuje kapitan portu.

§ 101. 1. W razie zatonięcia przedmiotów wyposażenia okrętowego, a w szczególności utraty kotwic, łańcuchów i lin stalowych albo innych przedmiotów zagrażających bezpieczeństwu żeglugi kierownik statku albo osoba dysponująca przedmiotem powinna niezwłocznie tymczasowo oznakować miejsce zatonięcia i zawiadomić o tym natychmiast kapitanat portu.

2. Powyższe przedmioty powinny być bez zwłoki wydobyte przez statek lub osoby, które je utraciły.

§ 102. 1. Jeżeli w następstwie zderzenia się statków jeden z nich zatonął, to drugi z nich powinien postąpić w myśl § 101 ust. 1.

2. Statek, który zatonął, powinien być po jego wydobyciu odstawiony na miejsce wskazane przez kapitanat portu.

Rozdział VIII

Przeładunek i składowanie

Przeładunek

§ 103. 1. Przeładunek towarów w obrocie morskim odbywa się w miejscach na to przeznaczonych.

2. Przeładunek towarów na wodzie może być dokonywany tylko za każdorazowym zezwoleniem kapitanatu portu i w miejscach wyraźnie wskazanych.

§ 104. 1. Podczas przeładunku masy towarowej luzem, jak węgiel, ruda, złom, ziarno, piryty, fosfaty powinny być przedsięwzięte środki zabezpieczające przesypywaniu się i wypadaniu tych towarów do wody i na nabrzeża oraz kurzeniu.

2. Przy przeładunku złomu powinny być stale usuwane odpadki metali z torów kolejowych, szyn dźwigowych i pokryw kanałów elektroenergetycznych.

3. Po zakończeniu przeładunku przeładowca obowiązany jest natychmiast oczyścić miejsce przeładunku z pozostałości towarów i odpadów.

§ 105. Ładowanie statku powyżej dopuszczalnych granic zanurzenia statku jest zabronione.

§ 106. Zabrania się:

1) używania urządzeń dźwignicowych nie posiadających ważnego świadectwa badania bądź certyfikatu albo odnośnie których właściwy organ dozoru dźwigowego zarządzi wstrzymanie eksploatacji urządzenia,
2) używania sprzętu pomocniczego do przeładunku nie odpowiadającego przepisanym normom albo wykazującego uszkodzenia,
3) przechodzenia i przebywania pod ładunkiem zawieszonym na urządzeniach przeładunkowych,
4) wleczenia po nabrzeżach, pomostach ładunkowych i umocnieniach brzegowych ładunków, staczania ich po ścianach i skarpach, takich urządzeń oraz przetaczania ładunków przez krawężniki nabrzeży i pomostów bez odpowiedniego zabezpieczenia tych urządzeń,
5) używania urządzeń przeładunkowych do innych celów, (np. podnoszenia i opuszczania ludzi) oraz przeciążania urządzeń przeładunkowych i osprzętu pomocniczego ponad dopuszczalne obciążenie robocze.

§ 107. Przeładunek materiałów niebezpiecznych regulują odrębne przepisy.

Składowanie

§ 108. 1. Składowanie ładunku na torach dźwigowych i kolejowych oraz na drogach, placach i zajazdach przeznaczonych dla ruchu kołowego jest zabronione.

2. Na nabrzeżach i pomostach ładunki mogą być składane tylko na czas przejściowy nie dłużej, niż tego wymaga przeładunek.

3. Odstęp składanych ładunków od skraju nabrzeża i pomostu powinien wynosić od strony wody najmniej 2 m. Taki sam odstęp powinien być zachowany pomiędzy składanym ładunkiem a torami dźwigowymi i kolejowymi.

4. Cięcie i składowanie wraków oraz złomu na nabrzeżach dozwolone jest tylko za zezwoleniem kapitanatu portu.

§ 109. Składowanie materiałów niebezpiecznych regulują odrębne przepisy.

Rozdział IX

Przebywanie osób. Utrzymywanie porządku i czystości

§ 110. 1. Osobom nieuprawnionym przebywanie na obszarze portu i wstęp do urządzeń portowych oraz na statki jest zabroniony. Zakaz ten nie dotyczy przelotowych dróg portowych oraz części portu przeznaczonej dla ruchu posażerskiego.

2. Wejście na teren portu i wyjście dozwolone jest wyłącznie w miejscach na ten cel wyznaczonych.

3. Funkcjonariusze kapitanatu portu mają prawo legitymowania osób w zakresie uprawnień do przebywania na obszarze portu.

§ 111. 1. W portach, w których ustanowiono system przepustkowy, przebywanie na obszarze zamkniętym (odgrodzonym) portu oraz wchodzenie na statek dozwolone jest wyłącznie:

1) osobom posiadającym ważną przepustkę portową wystawioną przez właściwy organ;
2) osobom wyjętym spod obowiązującego systemu przepustkowego z tytułu wykonywanych czynności służbowych.

2. Wydane przepustki upoważniają jedynie do przebywania na obszarze części portu określonej w przepustce bądź do wchodzenia na statek (statki) oznaczony w przepustce.

3. Zabrania się wprowadzania przez osoby uprawnione do przebywania na terenie portów i na statkach osób nie posiadających takich uprawnień.

§ 112. 1. W portach morskich stosuje się przepisy o ruchu na drogach publicznych.

2. Obowiązek określenia maksymalnej szybkości na poszczególnych odcinkach drogowych, wyznaczanie miejsc postojowych i parkingów, rozmieszczanie oraz utrzymywanie znaków drogowych ciąży na użytkownikach terenów portowych.

3. Poczynione ustalenia o których mowa w ust. 3 wymagają akceptacji kapitana portu.

§ 113. 1. Na wystających na drodze wodnej pomostach, powinny być przez ich użytkowników rozmieszczone światła białe oświetlające w porze nocnej od strony wody zewnętrzne krawędzie tych urządzeń.

2. Umiejscowienie świateł, o których mowa w ust. 1 powinno być każdorazowo uzgadniane z kapitanatem portu.

§ 114. 1. Miejsca przebiegu przewodów podwodnych (kabli, rurociągów wodno-kanalizacyjnych, gazowych) powinny być na lądzie po obu końcach podwodnej części urządzenia oznaczone tablicami ostrzegawczymi, ustawionymi w miejscu uzgodnionym z kapitanatem portu. Tablice powinny być podwójne i ustawione do siebie pod kątem 68° z tym, że dolna krawędź tablic powinna być na wysokości 6 m od zerowego stanu wody.

W miejscach, gdzie nie można umieścić tablic ze względu na zasłanianie widnokręgu lub inne przyczyny zagrażające bezpieczeństwu żeglugi, sposób oznaczenia przewodów podwodnych ustala kapitanat portu.

2. Na każdej tablicy ostrzegawczej powinien być rysunek odwróconej kotwicy w kolorze czarnym na żółtym tle z czerwonym pasem biegnącym po przekątnej z lewego górnego rogu każdej tablicy. Jeżeli chronionym obiektem jest kabel wysokiego napięcia, to na każdej tablicy ostrzegawczej powinien być wymalowany dodatkowo w czerwonym kolorze dobrze widoczny znak ostrzegawczy wysokiego napięcia (znormalizowany symbol możliwości porażenia prądem).

3. Wymiary tablic ostrzegawczych, przystosowane do długości przebiegu urządzenia pod wodą i znaki na tych tablicach powinny odpowiadać normom ustalonym przez Polski Komitet Normalizacyjny. Wyboru normy powinien dokonać kapitanat portu na wniosek użytkownika.

4. Tablice ostrzegawcze powinny być utrzymywane i oświetlone od zachodu do wschodu słońca tak, by znaki na tablicach mogły być rozpoznane. O odstępstwie od obowiązku oświetlenia tablic decyduje kapitanat portu.

5. Obowiązek ustawienia, konserwacji i oświetlenia tablic ostrzegawczych ciąży na użytkowniku chronionego urządzenia.

§ 115. 1. W okresie zimy, gdy pokrywa lodowa jest odpowiedniej grubości kapitanat portu może w wyznaczonych miejscach zezwolić na przechodzenie po lodzie.

2. Przejścia przez lód powinny być oznaczone z obydwu brzegów:

w dzień: flagą niebieską lub w inny widoczny i trwały sposób.

w nocy: białym światłem widocznym dookoła.

3. W odległości 4 m od wytyczonej drogi nie mogą być robione otwory (przeręble) w lodzie. O ile otwory w lodzie znajdują się w bezpośredniej bliskości drogi przejściowej, to miejsca te powinny w dzień być ogrodzone a w nocy oznaczone światłami czerwonymi widocznymi dookoła.

4. Jeżeli przejście zostanie przerwane przez połamanie lodu, albo gdy istnieje niebezpieczeństwo pęknięcia pokrywy lodu przejście powinno być zamknięte i w tym celu po usunięciu dotychczasowych znaków winny być umieszczone z obydwu brzegów odpowiednie tablice w miejscach dotychczasowych przejść.

§ 116. 1. Utrzymanie czystości i porządku na obszarach portów morskich jest obowiązkiem użytkowników zarządzających tymi obszarami.

2. Odpowiedzialność za utrzymanie czystości i porządku ponoszą osoby, które w drodze umowy podjęły się wykonywania tych czynności, a z braku umowy, pracownicy jednostki sprawującej zarząd nieruchomości, którym powierzono wykonywanie tych czynności.

§ 117. 1. Nieczystości powinny być składane do zbiorników betonowych albo specjalnych kubłów metalowych.

2. Zbiorniki betonowe i kubły na nieczystości stałe powinny być zaopatrzone w pokrywy dobrze dopasowane i przystosowane do szczelnego zamknięcia. Nieprzenośne zbiorniki powinny posiadać w przedniej ścianie otwór do opróżniania.

3. Zbiorniki do gromadzenia nieczystości stałych powinny być w porę opróżniane, a otoczenie zbiorników stale utrzymywane w porządku i czystości.

4. Zabrania się wylewania nieczystości płynnych do zbiorników na nieczystości stałe oraz zakopywania na terenach portowych padliny, zepsutych ryb, odpadów rybnych i śmieci, nieużytecznych odpadów produkcyjnych jak i odpadów pochodzących z czyszczenia zbiorników przemysłowych, portowych i statkowych.

§ 118. 1. Ścieki zarówno domowe, jak i przemysłowe mogą być doprowadzone do urządzeń kanalizacyjnych albo wód portowych i do ziemi tylko przy zachowaniu warunków określonych odrębnymi przepisami.

2. Zakłady przemysłowe i komunalne odprowadzające ścieki do wód portowych zobowiązane są przesyłać aktualne wyniki analiz i pomiarów stwierdzające zgodność składu ścieków z wydanym zezwoleniem do właściwych kapitanatów portów.

§ 119. 1. Zabrania się zanieczyszczenia:
1) terenów, obiektów i innych urządzeń portowych,
2) wód portowych, a w szczególności rzucania do wody przedmiotów wyposażenia okrętowego, balastu, popiołu i szlaki, drutu, lin, odpadów rybnych i nieczystości stałych oraz odprowadzania lub wypuszczania przez statki i zakłady przemysłowe zużytych olejów, smarów i wody z zawartością smarów olejów i innych szkodliwych substancji.

2. W przypadku powstania zanieczyszczeń o których mowa w ust. 1 sprawcy lub użytkownicy obowiązani są je usunąć.

3. Urobek uzyskany przy pogłębianiu basenów powinien być wywieziony na miejsca przewidziane w warunkach umowy, a w razie braku postanowień umownych — na wysypiska wskazane przez kapitanaty portów.

§ 120. Postanowienia przepisów poprzedzających nie naruszają dalej idących obowiązków w zakresie utrzymania czystości i porządku na nieruchomościach przewidzianych w odrębnych przepisach.

§ 121. Zabrania się na obszarze portu:
1) usuwania, uszkadzania i nadużywania pożarowych aparatów sygnalizacyjnych i środków ratunkowych,
2) usuwania i uszkadzania urządzeń oznakowania nawigacyjnego oraz tablic i znaków ostrzegawczych,
3) zakrywania i tarasowania urządzeń cumowniczych, hydrantów, połączeń telefonicznych i elektrycznych oraz zasłaniania znaków ostrzegawczych,
4) przyjmowania i wchodzenia osób postronnych na statek bez zezwolenia kierownika statku,
5) chodzenia po skarpach i niszczenia roślinności w zieleńcach,
6) rozmieszczania plakatów i afiszów w miejscach na ten cel nie wyznaczonych,
7) urządzenia ruchomych miejsc sprzedaży towarów,
8) przebywania osób w stanie nietrzeźwym,
9) kąpieli.

§ 122. 1. Zabrania się bez zezwolenia Urzędu Morskiego:
1) przewożenia pasażerów statkami, jeżeli dokument bezpieczeństwa statku takiego przewozu nie przewiduje,
2) układania i wymiany przewodów podwodnych, jak np.: kabli, rurociągów wodno-kanalizacyjnych i gazowych,
3) urządzania stałych punktów handlowych oraz sprzedaży napojów alkoholowych.

§ 123. 1. Zabrania się bez zgody kapitana portu:
1) ustawiania pali do cumowania — na wodzie i na lądzie,
2) wydobywanie piasku, żwiru, kamieni i lodu,
3) wydobywania przedmiotów zatopionych,
4) rozpinania i suszenia sieci rybackich,
5) łowienia ryb,
6) urządzania imprez sportowych oraz imprez rozrywkowych na wodzie,
7) uprawiania sportu wioślarskiego,
8) używania materiałów pirotechnicznych przy pracach hydrotechnicznych i innych robotach,
9) opuszczania na wodę łodzi ze statków.

2. Zakaz wymieniony w ust. 1 pkt. 3, nie dotyczy przypadków zastrzeżonych w § 101 oraz wydobywania przez przeładowcę towarów utraconych podczas przeładunku.

3. Zgoda na łowienie ryb może być udzielona jedynie osobie posiadającej zezwolenie na uprawianie rybołówstwa morskiego wydane w trybie przepisów o rybołówstwie morskim. Udzielając zgody należy określić miejsce, czasokres połowów oraz dopuszczalny sprzęt rybacki.

4. Przy wniosku o zezwolenie wymagane w myśl ust. 1 pkt. 8, zainteresowane przedsiębiorstwo obowiązane jest przedstawić warunki użycia materiałów pirotechnicznych, a w szczególności rodzaj i sposób użycia tych materiałów, harmonogram ich użycia ze wskazaniem dni, godzin i zatwierdzonej ilości i siły wybuchowej ładunku dozwolonej w każdym poszczególnym przypadku — nadto zobowiązanie zabezpieczenia terenu zagrożenia i pracy jak i prowadzenia robót pirotechnicznych pod nadzorem odpowiedniej osoby.

5. Zabrania się w porcie bez zezwolenia użytkownika fotografowania, filmowania oraz wykonywania rysunków, szkiców, terenów, obiektów i urządzeń.

§ 124. Sprzęt ratunkowy na lądzie winien być rozmieszczony przez użytkownika na słupach lub deskach pomalowanych na biało w odstępach nie większych niż 200 m i tak usytuowany aby był widoczny od strony lądu. W porze nocnej stanowiska ze środkami ratunkowymi powinny być oświetlone. Stanowiska ze sprzętem ratunkowym na lądzie powinny być ponadto tak rozmieszczone, aby istniała możliwość natychmiastowego użycia tego sprzętu.

§ 125. 1. Użytkownik nabrzeży portowych oddając je do eksploatacji winien posiadać:
1) atest czystości dna wystawiony przez nurka, stwierdzający, że pas dna od szerokości 40 m wzdłuż całego nabrzeża został sprawdzony i nie znajdują się na nim żadne przeszkody nawigacyjne,
2) sondaż urzędowy w skali 1 : 1000,
3) atest trałowy stwierdzający, że w pasie od osi toru do nabrzeża na całej jego długości nie ma przeszkód podwodnych.

2. Użytkownik nabrzeża obowiązany jest wykonywać okresowe sondaże i trałowania akwenów przylegających do nabrzeży i przystani promowych, niezbędne do ich bieżącej eksploatacji. Częstotliwość i zakres prac sondażowych i trałowań określa kapitan portu.

3. Użytkownicy nabrzeży obowiązani są do utrzymywania w należytym stanie urządzeń cumowniczych, odbojowych oraz porządku na nabrzeżach i przystaniach przez siebie eksploatowanych. Wszelkie usterki w tym względzie powinny być usuwane w trybie natychmiastowym.

Część II

PRZEPISY DODATKOWE DLA PORTÓW GDAŃSKA I GDYNI I INNYCH MORSKICH PORTÓW

Sygnały dźwiękowe statków

§ 126. Przed zakrętem „Pięciu Gwizdków” w Gdańsku statek powinien dawać następujące sygnały:
— zbliżający się od strony morza: pięć gwizdów, każdy po około 2 sekundy,
— idący w kierunku morza: jeden długi (—).

Zasady ruchu statków

§ 127. 1. Statki powinny poruszać się z bezpieczną szybkością, nie większą jednak niż:
1) w porcie Gdańsk:
a) na redzie — 7 węzłów,
b) w Kanale Portowym, na Leniwce i na Martwej Wiśle:
— dla statków o długości poniżej 60 m i zanurzeniu nie przekraczającym 3,05 m (10 stóp) — 7 węzłów,
— dla innych statków — 6 węzłów,
— dla zespołów holowniczych — 4 węzły,
c) na Motławie od „Haka Polskiego" począwszy w górę rzęki — 4 węzły.
2) w porcie Gdynia:
a) na redzie — 7 węzłów,
b) na pozostałym obszarze:
— dla statków obsługi portowej — 7 węzłów,
— dla statków o długości poniżej 60 m i zanurzeniu nie przekraczającym 3,05 m (10 stóp) — 7 węzłów,
— dla innych statków — 4 węzły,
— dla zespołów holowniczych 3 węzły,
3) w innych portach morskich — 3 węzły.

2. Ograniczenia szybkości określone w ust. 1 pkt 1—3 nie mają zastosowania do statków dozorczych, pożarniczych, celnych i sanitarnych.

§ 128. 1. Do portu Gdańsk i Gdynia statek nie może wejść bez zezwolenia kapitanatu portu.

2. Postanowienie ust. 1 nie dotyczy:
1) holowników i statków pilotowych zajętych czynnościami związanymi z wprowadzaniem i wyprowadzaniem statku,
2) polskich statków sportowych wchodzących do „Basenu Jachtowego" w porcie Gdynia,
3) statków dozorczych Gdańskiego Urzędu Morskiego.

3. W celu uzyskania zezwolenia na wejście do portu statek powinien nawiązać łączność z kapitanatem portu (punktem obserwacyjnym) i podać swoją nazwę lub sygnał rozpoznawczy.

4. Zezwolenia na wejście kapitanat portu udziela odpowiednim środkiem łączności lub przez podniesienie na punkcie obserwacyjnym flagi „C" jednocześnie z sygnałem rozpoznawczym (nazwą) statku.

§ 129. Poruszanie się w porcie Gdańskim począwszy od wejścia głównego do Martwej Wisły i Motławy przy „Haku Polskim", a w porcie Gdynia — poza Basenem Jachtowym jest dopuszczalne po uzyskaniu zgody kapitanatu portu.

2. W razie konieczności przejścia przez wody określone w ust. 1 kapitanat portu może wyrazić zgodę na takie przejście i uzależnić je od spełnienia przez statek szczególnych warunków w zakresie bezpieczeństwa.

§ 130. Statki o pojemności powyżej brutto 200 RT, poruszające się po redzie portu Gdynia wzdłuż falochronów, powinny utrzymywać odległość od falochronów najmniej 500 m, zaś statki mniejsze — odległość najmniej 200 m.

Holowanie

§ 131. W porcie Gdańsk obowiązane są posługiwać się pomocą co najmniej:
1) jednego holownika:
a) statki o pojemności brutto 2000 RT lub więcej albo o zanurzeniu większym niż 6,10 m (20 stóp),
b) statki o pojemności brutto 1000 RT lub więcej albo o zanurzeniu większym niż 5,03 m (16,5 stopy), jeżeli poruszają się w części portu obejmującej Leniwkę od „Haka Polskiego" do mostu Siennickiego,
c) statki o pojemności brutto RT 1000 lub więcej wychodzące z południowej części portu do basenu Władysława IV i wychodzące z tego basenu do południowej części portu,
d) statki o pojemności brutto 700 RT lub więcej albo o zanurzeniu większym niż 3,5 m (11,5 stopy), jeżeli poruszają się w części portu obejmującej starą Motławę do mostu przy Zielonej Bramie,
e) statki bez własnego napędu o pojemności brutto poniżej 1000 Rt,
f) statki o mniejszej pojemności albo o mniejszym zanurzeniu niż określone pod literą a) do d) na zarządzenie kapitanatu portu lub na żądanie kapitana statku, jeżeli siła wiatru przekracza 4° B lub wymagają tego manewry,
2) dwóch holowników:
a) statki o pojemności brutto 4000 RT lub więcej,
b) statki o długości 120 m (394 stóp) lub więcej,
c) statki bez własnego napędu o pojemności brutto 1000 RT lub więcej,
d) urządzenia pływające trudne do manewrowania,
3) trzech holowników:
a) zbiornikowce o pojemności brutto 4000 RT lub więcej z ładunkiem płynów palnych należących do I i II klasy niebezpieczeństwa albo nie odgazowane po tych płynach,
b) statki o zanurzeniu powyżej 9,45 m (31 stóp) statki ponad 190 m długości, statki trudne do manewrowania, statki o pojemności brutto powyżej 10 000 RT w trudnych warunkach atmosferycznych.

§ 132. W porcie Gdynia obowiązane są posługiwać się pomocą co najmniej:
1) jednego holownika:
a) statki o pojemności brutto 2000 RT lub więcej albo o zanurzeniu większym niż 6,10 m (20 stóp),
b) statki bez własnego napędu o pojemności brutto poniżej 1000 RT,
c) statki o mniejszej pojemności albo o mniejszym zanurzeniu niż określone pod literą a) — na zarządzenie kapitanatu portu lub na żądanie kapitana statku, jeżeli siła wiatru przekracza 4°B lub wymagają tego manewry.
2) dwóch holowników:
a) statki o pojemności brutto 6000 RT lub więcej o zanurzeniu większym niż 7,60 m (25 stóp),
b) statki bez własnego napędu o pojemności brutto 1000 RT lub więcej,
c) urządzenia pływające bez steru trudne do manewrowania z wyjątkiem dźwigów pływających, które mogą posługiwać się pomocą jednego holownika przy wiatrach z kierunku W — do 4°B, a E — do 3°B,
3) trzech holowników:
zbiornikowce o pojemności brutto 4000 RT lub więcej z ładunkiem płynów palnych należących do I i II klasy niebezpieczeństwa albo nie odgazowane po tych płynach.

§ 133. 1. Posługiwanie się pomocą holowniczą obowiązuje:
a) na obszarze wodnym portu Gdańsk w odniesieniu do statków wymienionych w § 131 pkt 1 a, e, f, i pkt 2 i 3;
— na wejściu do portu — z chwilą wejścia na tor wodny Brzeźno pomiędzy pławami „NP-5" i „NP-6" do chwili przycumowania wewnątrz portu,
— na wyjściu z portu — od chwili rzucenia cum do chwili wejścia na tor wodny między pławami „NP-5" i „NP-6",
b) na obszarze wodnym portu Gdynia.

2. Posługiwanie się pomocą holowniczą obowiązuje również przy zmianie miejsca postoju statków wewnątrz portu z wyjątkiem przypadku przeciągania się statku na linach przy tym samym wolnym nabrzeżu.

Cumowanie

§ 134. 1. Przy cumowaniu statków:
a) o pojemności brutto 5000 RT lub więcej,
b) o pojemności brutto 2000 RT lub więcej przy sile wiatru ponad 5°B,
— należy użyć motorówki cumowniczej.

2. Przy cumowaniu (odcumowaniu) do dalb należy używać motorówki cumowniczej bez względu na pojemność statku i siłę wiatru.

3. W przypadku cumowania lub odcumowywania statku bez własnego napędu trudnego do manewrowania, a w szczególności statku „nie odpowiadającego za swoje ruchy", ilość cumowników i potrzebę udziału motorówki cumowniczej ustala każdorazowo kapitanat portu.

Zgłoszenie przybycia i wyjścia statków

§ 135. Zwolnienia od obowiązku pisemnego zgłoszenia w kapitanacie portu przybycia i wyjścia i uzyskania zezwolenia kapitanatu portu na wyjście z portu (§ 85 ust. 1, pkt 4 i 5 nie mają zastosowania w porcie Hel.

Próby maszyn statku

§ 136. 1. Przeprowadzanie prób maszyn statków na uwięzi w stoczni powinno być uprzednio zgłoszone kapitanatowi portu.

2. Podczas ruchu śruby powinna znajdować się na mostku doświadczona osoba spośród załogi pokładowej do prowadzenia obserwacji oraz dawania sygnałów ostrzegawczych względnie zatrzymania maszyn.

3. Podczas całego czasu trwania prób maszyn statek obowiązany jest do wystawienia z miejsca gwarantującego dobrą widoczność następujących sygnałów:

w dzień: flagę „C" według międzynarodowego kodu sygnałów morskich oraz czarną kulę — umieszczoną w linii pionowej, przy czym flaga powinna znajdować się ponad kulą w odległości nie mniej niż 0,5 m.

w nocy: dwa światła umieszczone pionowo, jedno nad drugim, przy czym górne światło powinno być koloru czerwonego a dolne światło koloru zielonego.

4. W razie zbliżania się innego statku, jednostka na której przeprowadzane są próby maszyn, powinna nadawać dodatkowo niezależnie od pory dnia, sygnał dla zwrócenia uwagi zbliżającego się statku — jeden długi dźwięk, a w razie potrzeby zatrzymać całkowicie maszyny.

Część III

PRZEPISY KOŃCOWE

§ 137. 1. Przepisy zarządzenia mają zastosowanie do jednostek pływających i wodnosamolotów oraz terenów i urządzeń marynarki wojennej, organów ochrony granic i Milicji Obywatelskiej, o ile co innego nie wynika z przepisów odrębnych.

2. Przepis ust. 1 stosuje się odpowiednio do terenów i urządzeń pozostających w zarządzie kolei państwowych i urzędów celnych.

§ 138. Traci moc:

Zarządzenie porządkowe Nr 11 Dyrektora Gdańskiego Urzędu Morskiego z dnia 21 lipca 1960 r. o przepisach portowych (Dz.Urz. WRN w Gdańsku Nr 6, poz. 43 z późn. zm. oraz Dz.Urz. WRN w Olsztynie Nr 10, poz. 67 z późn. zm.

§ 139. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 1 czerwca 1973 r.

DYREKTOR
mgr Z. Łukasiewicz

30.

ZARZĄDZENIE PORZĄDKOWE Nr 2. DYREKTORA GDAŃSKIEGO URZĘDU MORSKIEGO

z dnia 6 marca 1973 r.

w sprawie bezpieczeństwa morskich statków sportowych nie objętych technicznym nadzorem instytucji klasyfikacyjnych.

Na podstawie art. 7 dekretu z dnia 2 lutego 1955 r. o terenowych organach administracji morskiej (Dz.U. Nr 6, poz. 35 i z 1971 r., Nr 12, poz. 117), w związku z § 6 ust. 2, § 7 ust. 3 i 4 rozporządzenia Ministra Żeglugi z dnia 12 lipca 1968 r. w sprawie bezpieczeństwa morskich statków sportowych (Dz.U. Nr 30, poz. 202) zarządza się, co następuje:

Rozdział I

Przepisy ogólne

§ 1. 1. Przepisy niniejszego zarządzenia określają wymagania stanu bezpieczeństwa morskich statków sportowych z własnym napędem mechanicznym o mocy silników poniżej 50 KM i bez własnego napędu mechanicznego o długości całkowitej poniżej 17 m, z wyjątkiem jednostek pływających Marynarki Wojennej, organów ochrony granic i Milicji Obywatelskiej.

2. Statkiem sportowym, zwanym dalej „Statkiem" jest statek używany do żeglugi o charakterze niezarobkowym, którego rodzaj i przeznaczenie do celów sportowych zostały uwidocznione w certyfikacie okrętowym lub w zaświadczeniu o rejestracji statku.

3. Statkiem o napędzie mechanicznym jest każdy statek przeznaczony do żeglugi przy użyciu mechanicznych środków napędowych, chociażby był on wyposażony w pomocniczy napęd żaglowy.

§ 2. Przepisy zarządzenia nie dotyczą wiosłowych łodzi regatowych, kajaków, rowerów wodnych i innych tego rodzaju sportowych jednostek pływających, do których zalicza się również statki z własnym napędem mechanicznym o mocy silników poniżej 5 MK i statki o powierzchni żagla do 7 m².

§ 3. Statek nie może być używany w żegludze morskiej, jeżeli nie odpowiada wymaganiom stanu bezpieczeństwa, określonym w niniejszym zarządzeniu.

§ 4. Znajdujące się na statku urządzenia oraz wyposażenie, które obowiązany jest on posiadać, powinny być utrzymane w stanie sprawności i gotowe do użytku.

§ 5. 1. W rozumieniu niniejszego zarządzenia rozróżnia się następujące rodzaje żeglugi morskiej:

1) żeglugę portową i na wodach osłoniętych, tj. żeglugę w granicach portów, na Zalewie Wiślanym oraz w Zatoce Gdańskiej na wschód od linii łączącej południowy cypel Mierzei Helskiej ze wschodnim brzegiem ujścia Wisły pod Świbnem,
2) żeglugę przybrzeżną, tj. żeglugę nie przekraczającą 20 mil morskich od linii brzegu morskiego, Państwa Polskiego,
3) żeglugę bałtycką, tj. żeglugę na Morzu Bałtyckim, w Bałtach i Kattegacie oraz na Skagerraku do 10° długości geograficznej wschodniej oraz przez Kanał Kiloński i Łabę do Cuxhaven; równorzędnie z żeglugą bałtycką traktuje się żeglugę na Morzu Czarnym oraz na Morzu Adriatyckim w częściach położonych na północ od równoleżnika 40° szerokości geograficznej północnej,
4) żeglugę małą, tj. żeglugę na Morzu Bałtyckim i Północnym do 8° długości geograficznej zachodniej oraz 62° szerokości geograficznej północnej, jak również żeglugę na wodach od linii łączącej Quessant (Francja) i Fastnent (Irlandia),
5) żeglugę wielką, jt. żeglugę na pozostałych obszarach morskich.

2. Rodzaj żeglugi, do której uprawniony jest statek, ustala Gdański Urząd Morski, zwany dalej Urzędem.

Rozdział II

Wymagania stanu bezpieczeństwa

1. Wymagania stanu bezpieczeństwa statku obejmują wymagania techniczne w zakresie kadłuba, stałych urządzeń i wyposażenia statku.

2. Statek odpowiada wymaganiom stanu bezpieczeństwa, jeżeli:

1) został zbudowany, przebudowany lub odbudowany i wyposażony zgodnie z dokumentacją techniczną statku, zatwierdzoną przez Komisję Nadzoru Technicznego Polskiego Związku Żeglarskiego, zwaną dalej Komisją,
2) jego aktualny stan techniczny nie uległ zmianom w takim zakresie, że czyni go niezdatnym do żeglugi.

§ 7. W sprawach nie uregulowanych w zarządzeniu stosuje się przepisy rozporządzenia Ministra Żeglugi z dnia 12 lipca 1968 r. w sprawie bezpieczeństwa morskich statków sportowych (Dz.U. Nr 30, poz. 202).

Rozdział III

Nadzór i przeglądy techniczne, inspekcje i dokumenty bezpieczeństwa.

§ 8. 1. Nadzór techniczny obejmuje budowę, przebudowę i odbudowę statku oraz jego urządzeń, jak również stan jego kadłuba i wyposażenia w czasie eksploatacji.

2. 1) Budowniczy nowego, przebudowywanego lub odbudowywanego statku obowiązany jest przed przystąpieniem do pracy przedstawić Komisji dokumentację techniczną statku, w celu stwierdzenia, czy odpowiada ona wymaganiom stanu bezpieczeństwa.
2) Równocześnie z dokumentacją wymienioną w pkt. 1 budowniczy obowiązany jest złożyć Komisji oświadczenie o procesie technologicznym, jaki zamierza zastosować.

§ 9. 1. Nadzór techniczny nad budową, przebudową i odbudową oraz stwierdzenie zgodności stanu technicznego statku z zatwierdzoną przez Komisję dokumentacją — należy do Urzędu.

2. Urząd może wyrazić zgodę na wykonywanie nadzoru technicznego przez inspektorów technicznych, objętych listą zgłoszoną przez Polski Związek Żeglarski.

3. Inspektorzy techniczni działają w trybie i na zasadach określonych w regulaminie wydanym przez Polski Związek Żeglarski i zatwierdzonym przez Urząd.

4. Koszty związane z prowadzeniem nadzoru technicznego pokrywa armator statku.

§ 10. 1. Aktualny stan techniczny statku w zakresie przewidzianym w rozdziale II określa Urząd na podstawie protokółu nadzoru technicznego prowadzonego przez inspektorów Urzędu.

2. Przy ustalaniu aktualnego stanu technicznego Urząd

może uznać orzeczenia techniczne wydane w tym zakresie przez inspektorów technicznych Polskiego Związku Żeglarskiego.

§ 11. 1. W celu stwierdzenia aktualnego stanu technicznego statku oraz w celu stwierdzenia, czy statek odpowiada warunkom uprawiania określonego rodzaju żeglugi — Urząd przeprowadza inspekcje: wstępną, okresową, dorywczą lub kontrolną.

2. Statek nie może być używany w żegludze, jeżeli nie posiada ważnego dokumentu bezpieczeństwa.

3. Podstawę do wydania lub przedłużenia okresu dokumentu bezpieczeństwa dla statku stanowią protokóły z inspekcji, przeprowadzonej przez inspektorów Urzędu oraz orzeczenie zdolności żeglugowej Polskiego Związku Żeglarskiego uznane przez Urząd.

4. Armator (właściciel, użytkownik) zobowiązany jest zgłosić pisemnie statek do inspekcji co najmniej 3 dni przed terminem inspekcji lub upływem terminu ważności dokumentu bezpieczeństwa.

§ 12. 1. Po otrzymaniu zgłoszenia statku do inspekcji Urząd zarządza inspekcje i powiadamia armatora statku, który obowiązany jest w określonym terminie i miejscu przedstawić statek do inspekcji.

2. Podczas inspekcji powinien być obecny armator lub upoważniona przez niego osoba.

3. Urząd przeprowadza inspekcję statku w trybie i na zasadach określonych w regulaminie, wydanym przez Dyrektora Urzędu.

§ 13. 1. Inspekcji wstępnej podlega statek nowowybudowany, przebudowany lub odbudowany oraz statek, który przekazany jest innemu armatorowi (właścicielowi, użytkownikowi).

2. Inspekcji okresowej podlega każdy statek co 12 miesięcy.

3. Inspekcje wymienione w ust. 1 i 2 obejmują całokształt stanu bezpieczeństwa łącznie z oględzinami podwodnej części kadłuba.

§ 14. 1. Inspekcji dorywczej podlega statek:

1) w przypadku stwierdzenia lub podejrzenia, że został on uszkodzony lub nastąpiły zmiany w jego kadłubie lub urządzeniach,
2) jeżeli organ inspekcyjny uzna inspekcję za konieczną ze względu na jego bezpieczeństwo,
3) na żądanie armatora lub izby morskiej.

2. Inspekcja dorywcza w zależności od potrzeby i okoliczności może obejmować całokształt spraw bezpieczeństwa statku lub tylko część tych spraw. Jeżeli inspekcja obejmuje zakres wymiany w § 13, wówczas może ona zastąpić najbliższą inspekcję okresową.

§ 15. 1. Inspekcje kontrolne przeprowadzane są w czasie pomiędzy inspekcjami okresowymi według uznania Urzędu, a zwłaszcza przed wyjściem statku z portu w celu sprawdzenia, czy statek posiada ważny dokument bezpieczeństwa oraz czy są spełnione warunki bezpieczeństwa określone w tym dokumencie.

2. W razie stwierdzenia, że statek nie odpowiada warunkom wyszczególnionym w dokumencie bezpieczeństwa — Urząd przeprowadzający inspekcję kontrolną powinien zatrzymać statek i zabronić dalszej jego eksploatacji do czasu usunięcia wskazanych usterek.

§ 16. 1. Armator (właściciel, użytkownik) statku powinien bezzwłocznie zawiadomić Urząd o każdym przypadku uszkodzenia statku, jego urządzeń lub wyposażenia, mającym wpływ na bezpieczeństwo statku lub znajdujących się na nim osób.

2. W okolicznościach wymienionych w ust. 1 do czasu przeprowadzenia inspekcji dorywczej i uznania, że statek nadal jest zdatny do żeglugi, ważność dokumentu bezpieczeństwa ulega zawieszeniu.

§ 17. Urząd może w uzasadnionych okolicznościach zwolnić statek od obowiązku dopełnienia niektórych warunków bezpieczeństwa określonych w niniejszym zarządzeniu lub zastosować większe wymagania na czas określony lub na stałe.

§ 18. 1. Dokumentem bezpieczeństwa w zakresie całokształtu bezpieczeństwa statku jest „Karta bezpieczeństwa" lub „Karta bezpieczeństwa typu L". Karty te wydawane są na okres nie dłuższy niż 48 miesięcy, przy czym okres ich ważności potwierdza się w terminach ustalonych przez organ inspekcyjny, jednak nie dłuższych niż co 12 miesięcy.

2. Dokumentem bezpieczeństwa statku mającego odbyć podróż próbną lub podróż wykraczającą poza uprawnienia wynikające z posiadanej karty bezpieczeństwa — jest „Karta bezpieczeństwa na jednorazową podróż", którą wydaje się na czas określonej podróży.

3. Dokumenty przewidziane w ust. 1 i 2 wystawia Urząd według obowiązujących wzorów określonych dla statków moskich.

§ 19. Oryginał karty bezpieczeństwa oraz inne dokumenty dotyczące statku powinny być przechowywane na statku.

Rozdział IV

Przepisy końcowe

§ 20. Za czynności objęte niniejszym zarządzeniem i dokonywane przez Urząd pobiera się opłaty na zasadach określonych odrębnymi przepisami.

§ 21. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

DYREKTOR
mgr Z. Łukasiewicz

31.

ZARZĄDZENIE PORZĄDKOWE Nr 3

DYREKTORA GDAŃSKIEGO URZĘDU MORSKIEGO

z dnia 27 marca 1973 r.

w sprawie określenia minimalnego zestawu wydawnictw i podręczników oraz przyborów nawigacyjnych na polskich statkach morskich.

Na podstawie art. 7 dekretu z dnia 2 lutego 1955 r. o terenowych organach administracji morskiej (Dz.U. Nr 6, poz. 35 i z 1971 r. Nr 12, poz. 117) w związku z § 4 rozporządzenia Ministra Żeglugi z dnia 2 maja 1972 r. w sprawie wyposażenia statków morskich w pomoce i przybory nawigacyjne (Dz.U. Nr 19, poz. 145) zarządza się co następuje:

§ 1. Ustala się w załączniku do zarządzenia minimalny zestaw wyposażenia statku w wydawnictwa i podręczniki oraz przybory nawigacyjne.

§ 2. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

DYREKTOR
mgr Z. Łukasiewicz

Załącznik nr 1 do zarządzenia porządkowego nr 3 Dyrektora Gdańskiego Urzędu Morskiego z dnia 27 marca 1973 r. (poz. 31).

Minimalny zestaw wyposażenia statku w wydawnictwa, podręczniki oraz przybory nawigacyjne.

Lp.	Wyszczególnienie	Rodzaj żeglugi			
		Wielka	Mała	Przybrzeżna	Na wodach osłoniętych
1	2	3	4	5	6
1.	Locja rejonu żeglugi	1	1	1	—
2.	Spis świateł i sygnałów nawigacyjnych rejonu żeglugi	1	1	1	1
3.	Spis radiostacji nautycznych	1	1	1	—
4.	Katalog map	1	1	—	—
5.	Tablice nawigacyjne	1	1	1	—
6.	MEMEDRI — Wydawnictwo Admiralicji Brytyjskiej	1	1	—	—
7.	Wiadomości Żeglarskie (Notices to Mariners) z okresu ubiegłych dwóch lat wraz z Anaual Summary of Notices to Marinora	1	1	—	—
8.	Międzynarodowy kod sygnałowy	1	1	1	—
9.	Rocznik astronomiczny	1	1	—	—
10.	Tablice astronomiczne	1	—	—	—
11.	Zarys meteorologii wraz z tablicą chmur — aktualny podręcznik	1	1	—	—
12.	Tablice pływów	1	1	—	—
13.	Atlas prądów	1	1	—	—
14.	M.p.z.z.m.	1	1	1	1
15.	Tablice poglądowe m.p.z.z.m. kodu flagowego i sygnałów ratunkowych oraz tablic objaśnień skrótów używanych na mapach	1	1	1	1

1	2	3	4	5	6
16.	Przepisy portowe (polskie)	1	1	1	1
17.	Ustalenie tras statków i systemy rozgraniczenia ruchu	1	1	—	—
18.	MERSAR — poradnik poszukiwań i ratownictwa dla statków handlowych	1	—	—	—
19.	Generalna mapa świata w skali 1 : 10 000 000	1	1	—	—
20.	Ratownictwo morskie (tom I ratowanie życia i mienia) — aktualny podręcznik	1	1	1	1
21.	Poradnik ratownika — aktualne wydanie	1	1	1	—
22.	Schemat organizacji polskich stacji ratownictwa brzegowego	—	—	1	1
23.	Kodeks morski	1	1	1	—
24.	Prawo morskie — aktualny podręcznik	1	1	—	—
25.	Poradnik dla kapitanów dużych statków na trasie porty polskie — wielki Bełt — Skagen (obowiązuje statki o zanurzeniu 9 m i więcej)	1	—	—	—
26.	Marinere Handbook — Wydawnictwo Admiralicji Brytyjskiej	1	—	—	—
27.	Podręcznik medyczny dla kapitanów statków — aktualne wydanie	1	1	—	—
28.	Ocean Passages — Wydawnictwo Admiralicji Brytyjskiej	1	—	—	—
29.	Stateczność morskich statków handlowych — aktualny podręcznik	1	1	—	—
30.	Sztauowanie ładunków okrętowych — aktualny podręcznik	1	1	—	—
31.	Słownik angielsko-polski i polsko-angielski	1	1	—	—
32.	Śródlądowe przepisy żeglugowe	—	—	—	1
33.	Trójkąt nawigacyjny	2	2	2	—
34.	Cyrkiel nawigacyjny	3	2	1	—
35.	Liniał	1	1	—	—
36.	Liniał równoległy	1	1	—	—
37.	Mały przybornik kreślarski	1	—	—	—
38.	Szkło powiększające	1	1	1	—
39.	Termometr	2	2	1	1
40.	Psychrometr	1	—	—	—
41.	Identyfikator gwiazd	1	1	—	—
42.	Blankiet nakresów radarowych	50	50	50	—
43.	Tabele dewiacji i radiodewiacji sporządzone raz na rok	1	1	1	1

32.

ZARZĄDZENIE PORZĄDKOWE Nr 4 DYREKTORA GDAŃSKIEGO URZĘDU MORSKIEGO

z dnia 20 marca 1973 r.

w sprawie składu załóg na morskich statkach rybackich o długości od 3,5 m do 35 m.

Na podstawie art. 7 w związku z art. 2 ust. 1 pkt 1 dekretu z dnia 2 lutego 1955 r. o terenowych organach administracji morskiej (Dz.U. Nr 6, poz. 35 i z 1971 r. Nr 12, poz. 117), zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Zarządzenie stosuje się do łodzi rybackich oraz kutrów rybackich o długości od 3,5 m do 35 m.

2. Przez długość statku rozumie się długość całkowitą mierzoną od przedniej płaszczyzny dziobnicy do najdalszego punktu rufy.

§ 2. 1. Ustala się następujące składy załóg na łodziach i kutrach rybackich:
1) dla łodzi bezpokładowych i łodzi z częściowym pokładem o długości powyżej 3,5 m — 2 członków załogi:
   a) rybak przybrzeżny,
   b) praktykant przybrzeżny;
2) dla łodzi pokładowych z silnikiem o mocy mniejszej niż 50 KM — 2 członków załogi:
   a) starszy rybak przybrzeżny,
   b) rybak przybrzeżny;
3) dla kutrów do 14 m długości w żegludze do 20 Mm od brzegu — 2 członków załogi:
   a) szyper II klasy rybołówstwa morskiego,
   b) — do 50 KM co najmniej rybak lub młodszy motorzysta;
   — powyżej 50 KM do 150 KM motorzysta;
4) dla kutrów o długości powyżej 14 m do 20 m w żegludze do 20 Mm od brzegu — 3 członków załogi:
   a) szyper II klasy rybołówstwa morskiego,
   b) kierownik maszyn,
   — do 50 KM młodszy motorzysta,
   — powyżej 50 KM do 150 KM motorzysta,
   — powyżej 150 KM mechanik okrętowy V klasy,
   c) rybak;
5) dla kutrów o długości od 14 m do 20 m w żegludze bałtyckiej i małej — 4 członków załogi:
   a) szyper I klasy rybołówstwa morskiego,
   b) kierownik maszyn,
   — do 150 KM motorzysta,
   — powyżej 150 KM mechanik okrętowy V klasy,
   c) 2 członków załogi pokładowej w tym starszy rybak;
6) dla kutrów o długości powyżej 20 m do 35 m w żegludze bałtyckiej i małej — 6 członków załogi:
   a) szyper I klasy rybołówstwa morskiego,
   b) szyper II klasy rybołówstwa morskiego,
   c) mechanik okrętowy V klasy,
   d) motorzysta,
   e) 2 członków załogi pokładowej w tym starszy rybak.

2. Na łodziach rybackich w żegludze na wodach osłoniętych i w żegludze przybrzeżnej mogą być zatrudnieni rybacy przybrzeżni, a na wszelkich innych statkach rybackich w każdej żegludze — tylko rybacy pełnomorscy.

3. Granice rejonów poszczególnych rodzajów żeglugi morskiej i kwalifikacje zawodowe przypisane dla poszczególnych stopni rybackich, o których mowa w niniejszym zarządzeniu, określają przepisy rozporządzenia Ministra Żeglugi z dnia 30 października 1971 r. w sprawie kwalifikacji zawodowych członków załóg polskich statków morskich (Dz.U. Nr 33, poz. 299).

§ 3. Obowiązki młodszego motorzysty lub motorzysty przewidzianego w § 2 ust. 1 pkt 4 może pełnić szyper pod warunkiem, że:
a) będzie posiadał co najmniej świadectwo złożenia egzaminu na motorzystę,
b) sterowanie silnikiem odbywa się z mostku,
c) w miejsce motorzysty zostanie zamustrowany praktykant motorzysty.

§ 4. Armatorzy mogą ze względów eksploatacyjnych powiększyć skład załogi poszczególnego statku rybackiego z tym jednak zastrzeżeniem, że nie może on przekraczać dopuszczalnej liczby załogi określonej w karcie bezpieczeństwa.

§ 5. Odstępstwa od postanowień niniejszego zarządzenia dopuszczalne są jedynie za pisemną zgodą Gdańskiego Urzędu Morskiego.

§ 6. Traci moc zarządzenie porządkowe Nr 7 Dyrektora Gdańskiego Urzędu Morskiego z dnia 5 maja 1965 r. w sprawie składu załóg na morskich statkach rybackich o długości do 29 m (Dz.Urz. WRN w Gdańsku Nr 8 poz. 60).

§ 7. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

DYREKTOR
mgr Z. Łukasiewicz

Dziennik Urzędowy redaguje ZESPÓŁ REDAKCYJNY — adres: Prezydium WRN Wydział Organizacyjno-Prawny Olsztyn, ul. Zwycięstwa 7/9.
Administracja: PREZYDIUM WRN WYDZIAŁ Budżetowo-Gospodarczy Olsztyn, ul. Zwycięstwa 7/9, tel. 47-58, konto nr 1050-94.2.2097 NBP III O. Olsztyn

Reklamacje z powodu niedoręczenia poszczególnych numerów Dziennika należy wnosić do administracji w terminie 15 dni po otrzymaniu następnego numeru.

Odbiorca:

opłata pocztowa zryczałtowana

Prenumerata wynosi:

a) roczna ze skorowidzem — 18 zł.
b) półroczna bez skorowidza — 10 zł
Rachunków za prenumeratę nie wystawia się.

Olsztyńskie Zakłady Graficzne im. S. Pieniężnego, — 10-417 Olsztyn, ul. Towarowa 2. Lz. 1013 (1 200) 15.05.1973 r.
Cena zł 3.30 A-10